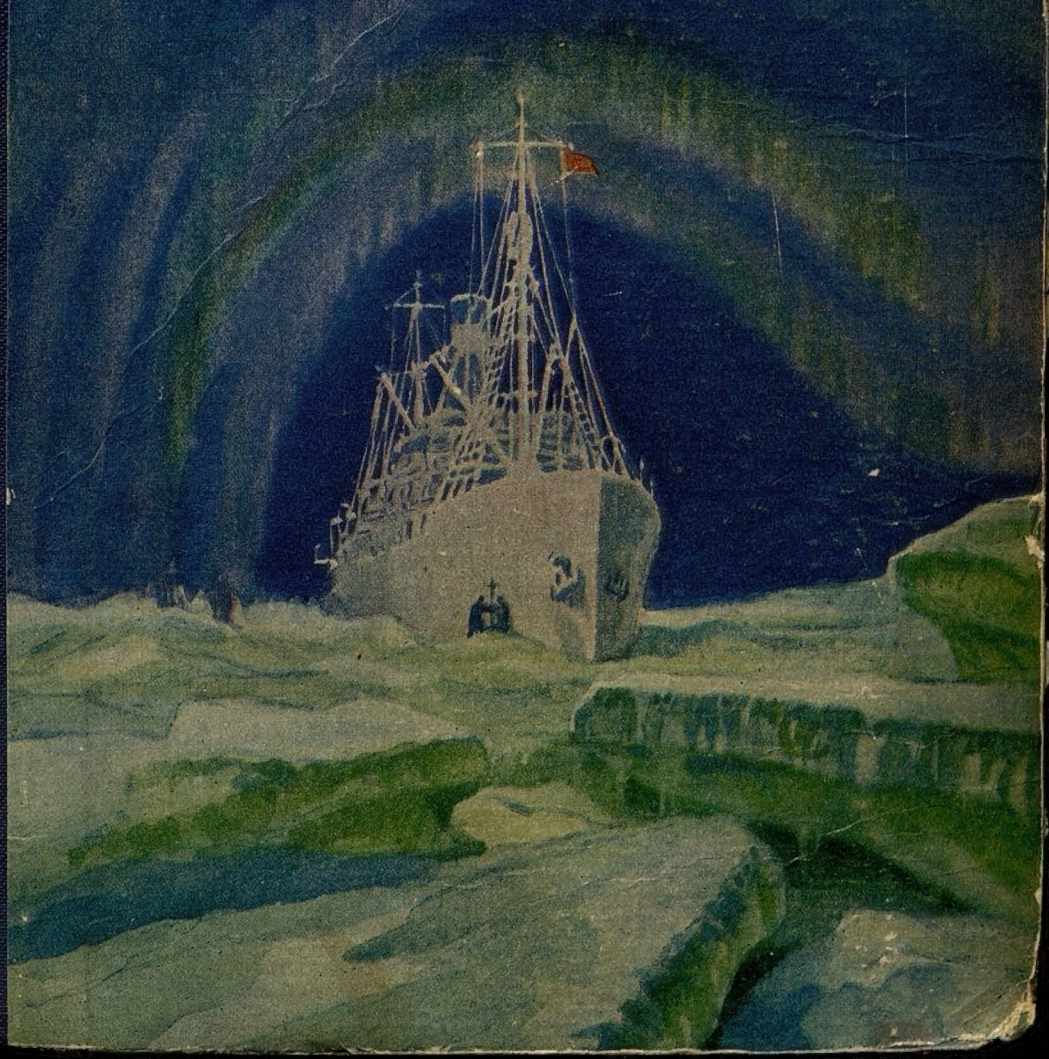
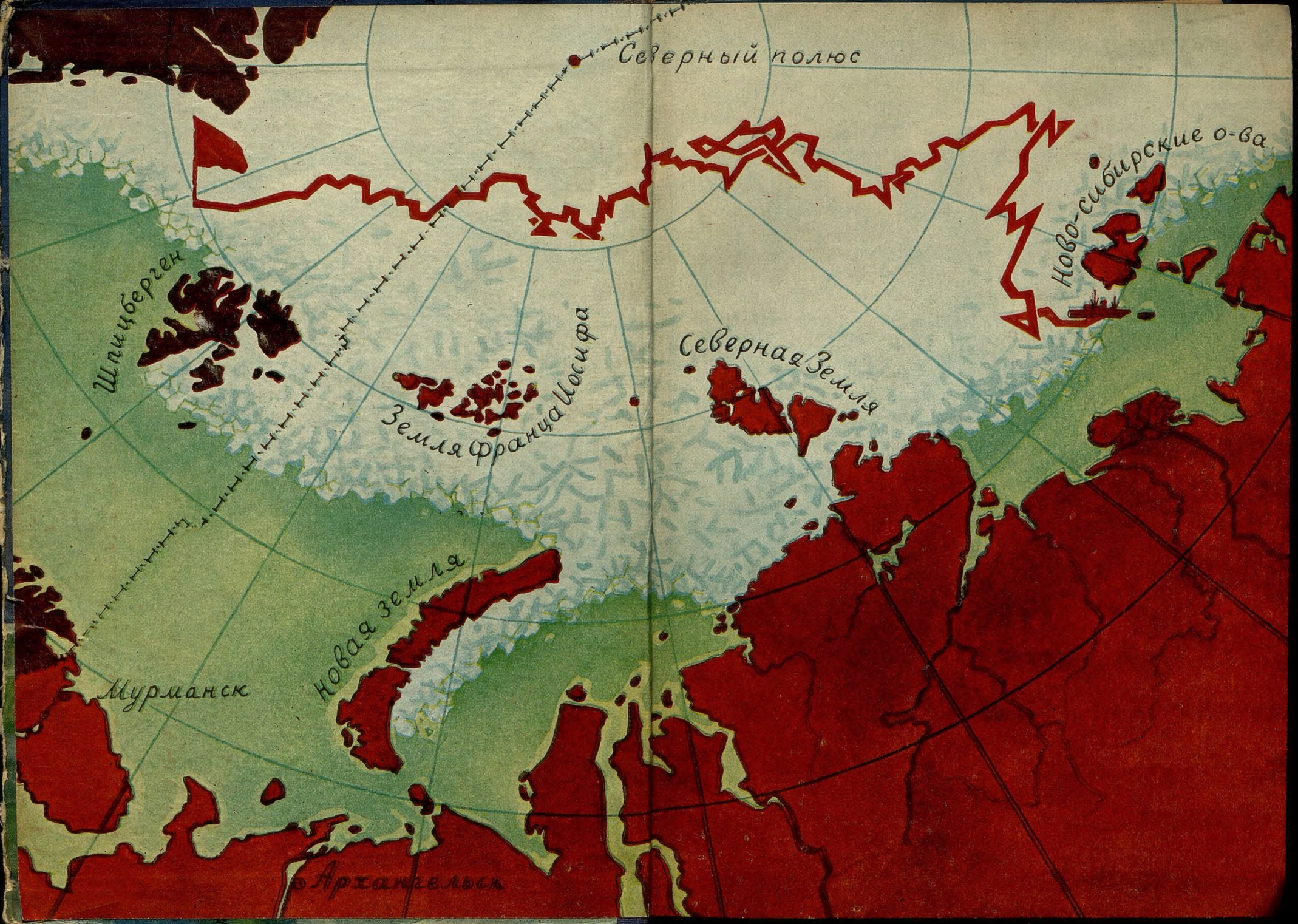
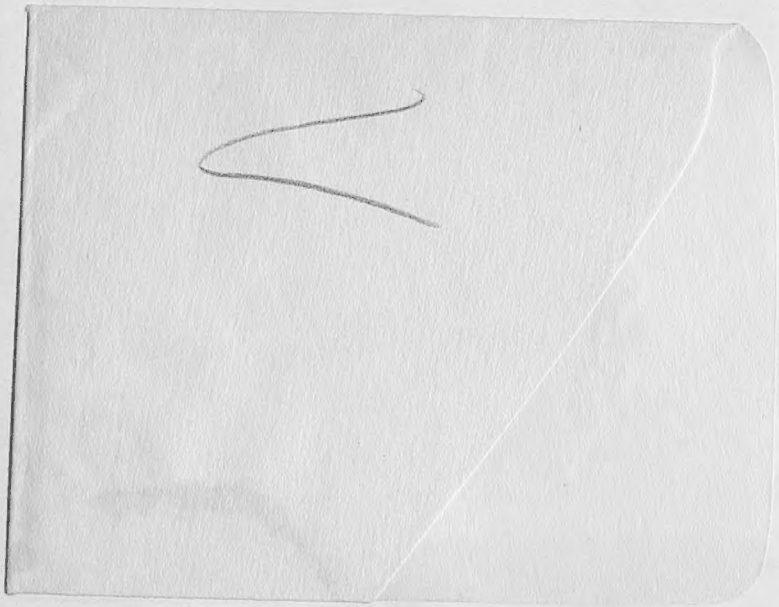
91
Б 15

К. С. Бадигин

ТРИ ЗИМОВКИ ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ




Северный полюс
Ново-сибирские о-ва
Шпицберген
Земля Франца Иосифа
Северная Земля
Новая земля
Мурманск
Архангельск



БИБЛИОТЕКА ПУТЕШЕСТВИЙ
ГБЛС
Проверено 2015
ПРОВЕРЕНО 1985 г.

12803

К. С. Бадигин

ТРИ ЗИМОВКИ ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ

Записки капитана о 27-месячном дрейфе ледокольного парохода „Георгий Седов“ в Северном Ледовитом океане

(1937—1940 гг.)

Научная редакция
проф. И. Н. ЗУБОВА

БИБЛИОТЕКА
Г Ш ВМС СССР

ФИЛИАЛ
Центральной ВМБ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ЦК ВЛКСМ
„МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ“
1950

91
Б 15

ПРОВЕРЕНО 54 г.

ПРОВЕРЕНО 1960 г.

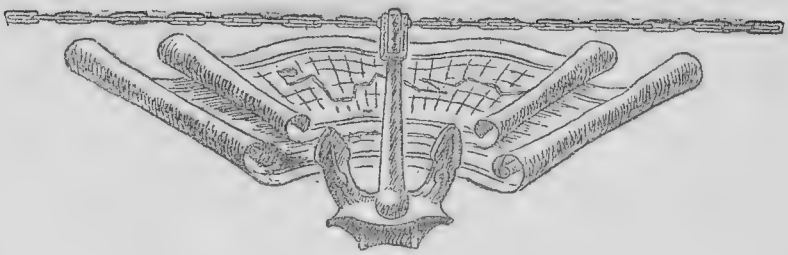
К. С. Бадигин, известный исследователь Арктики, капитан дальнего плавания, родился в 1910 году в городе Пензе. Впервые в море пошел семнадцати лет и с тех пор, свыше двадцати лет, плавает на кораблях советского торгового флота — сначала матросом, затем помощником капитана и с 1938 года капитаном. Он совершил много далеких рейсов, побывал во всех крупных портах Советского Союза и Западной Европы, в Египте, Алжире, Аравии, Турции, на Филиппинских островах, в Китае, Японии, Канаде, США, Южной Америке. В годы Великой Отечественной войны водил торговые корабли с грузами для фронта.

В 1935 году К. С. Бадигин по комсомольскому набору был направлен помощником капитана ледокола «Красин» и совершил свое первое плавание по Северному морскому пути. Работа в Арктике увлекла его.

В 1937 году начался знаменитый дрейф ледокольного парохода «Георгий Седов» через Северный Ледовитый океан, продолжавшийся 812 дней.

Правительство высоко оценило работу седовцев. За геройский подвиг при проведении дрейфа, выполнение обширной программы научных исследований в труднейших условиях Арктики и проявленные при этом мужество и настойчивость весь экипаж корабля удостоен высшей награды родины — звания Героев Советского Союза, и корабль награжден орденом Ленина.

О работе и жизни советских моряков за время трех долгих полярных зимовок в дрейфующих льдах рассказывает книга К. С. Бадигина — капитана корабля.



ОТ НАУЧНОГО РЕДАКТОРА

Десять лет тому назад, 13 января 1940 года, закончился дрейф во льдах Северного Ледовитого океана ледокольного парохода «Георгий Седов». В том же 1940 году появился основательный труд — записки капитана парохода Константина Сергеевича Бадигина.

В книге, издаваемой сейчас в новой редакции, последовательно и подробно излагаются все обстоятельства этого замечательного дрейфа, показывается, как благодаря самоотверженной работе простых советских моряков ледокольный пароход «Седов» был сохранен для нашего арктического флота и как в то же время были произведены научные наблюдения исключительной ценности. Результаты дрейфа «Седова» можно сравнить только с результатами дрейфов станции «Северный полюс» (1937—1938 гг.) и «Фрама» (1893—1896 гг.) Фритьофа Нансена.

История экспедиции на «Фраме» проста.

Давно было подмечено, что к берегам Гренландии, Исландии и Норвегии выносятся деревянные предметы, выделываемые на побережье Аляски. Единственно возможным путём для этого являлся Северный Ледовитый океан.

В 1881 году у Ново-Сибирских островов было раздавлено льдами судно американской экспедиции к Северному полюсу «Жаннета», а через три года у юго-западных берегов Гренландии были найдены вещи, бесспорно принадлежавшие участникам этой экспедиции. Понятно, что эти вещи, прежде чем попасть к берегам Гренландии, должны были продрейфовать со льдами через весь Северный Ледовитый океан.

Нансен решил, что если льды смогли пронести через Северный Ледовитый океан обломки и предметы, то они смогут пронести и научную экспедицию на специально приспособленном судне.

Летом 1893 года экспедиция Нансена вышла из Норвегии на судне «Фрам».

Тем же летом экспедиция благополучно прошла Карское море, обогнула мыс Челюскин и затем вошла в полярные льды к северо-западу от Ново-Сибирских островов, на 78°50′ северной широты и 133°30′ восточной долготы. Отсюда и начался дрейф «Фрама» с полярными льдами.

Предположения Нансена, что «Фрам» окажется близ полюса, не оправдались, и 14 марта 1895 года, в то время, когда «Фрам» находился на 84°04′ северной широты и 102° восточной долготы, Нансен оставил корабль и вместе со своим спутником Иогансеном на санях, с двадцатью восемью собаками направился к полюсу по льду.

Вскоре, однако, Нансен убедился в безрезультатности своей попытки: дрейф льдов относил путешественников на юго-запад, и они проходили большие расстояния по льдам, мало изменяя свои географические координаты.

8 апреля Нансен повернул на юг, в августе достиг северо-восточных островов Земли Франца-Иосифа, прозимовал на одном из них и 7 августа 1896 года отправился на пароходе в Норвегию.

Оставленный Нансеном «Фрам» продолжал дрейфовать на запад и в конце концов достиг 85°55′,5 северной широты, то-есть оказался всего на 20 километров южнее той широты, до которой Нансен добрался на санях. В дальнейшем «Фрам» обогнул Шпицберген и вернулся в Норвегию через шесть дней после возвращения Нансена. Так закончился дрейф «Фрама» во льдах, продолжавшийся 1 055 дней.

Материалы этой экспедиции позволили сделать Нансену ряд важных научных выводов. Он выяснил, что Северный

Ледовитый океан—это бассейн с глубинами в своей центральной части около 4 километров, что, между прочим, для самого Нансена явилось неожиданностью. Далее Нансен установил, что в Ледовитый океан глубинным течением из Гренландского моря проникают сравнительно теплые и соленые атлантические воды. Нансен открыл также, что арктические льды в своем движении отклоняются приблизительно на 30° вправо от направления ветра, и правильно объяснил этот факт вращением Земли. Кроме того, Нансен определил, что в среднем арктические льды под влиянием ветра дрейфуют со скоростью, приблизительно в 50 раз меньшей скорости ветра.

На «Фраме» регулярно производились метеорологические наблюдения, но в те времена радио еще не было изобретено, и метеорологи узнали о них только спустя несколько лет, когда наблюдения в значительной мере потеряли свою ценность. Мало того, когда впоследствии пробовали сопоставить наблюдения «Фрама» с наблюдениями существовавших тогда метеорологических станций, то оказалось, что это почти невозможно. Полярных и приполярных станций было слишком мало, и наблюдения Нансена оказались изолированными. По наблюдениям же в одной точке нельзя судить о процессах, развивающихся над большими пространствами земной поверхности.

* * *

Новую эпоху в изучении и освоении Арктики открыла Великая Октябрьская социалистическая революция. Впервые полярные исследования стали рассматриваться как государственное дело; они стали вестись настойчиво, планомерно, всесторонне и с использованием самой современной техники.

О размерах производимых работ только отчасти свидетельствуют следующие факты: до Октябрьской революции на побережье Советской Арктики было только 5 метеорологических станций. К 1937 году их насчитывалось 55 и почти не оставалось пунктов, где можно было бы построить станции севернее уже существовавших. К тому же в 1937 году во всех окраинных морях Советской Арктики, а также и в Гренландском море почти не оказалось районов, в которых корабли могли бы проникнуть на север далее, чем это было сделано советскими кораблями. А все побережье и все острова Советской Арктики были облетаны советскими самолетами.

Трудно перечислить все мероприятия, проведенные советской властью в Арктике. Отличительная черта их — работа по единому, строго продуманному плану. Самым замечательным в этом деле явилось то, что в результате систематического и всестороннего освоения Арктики выросли и замеча-

тельные кадры советских полярников — летчиков, моряков и исследователей.

И вот, по мере планомерного и всестороннего наступления на Север, все более и более укреплялась мечта об устройстве научной станции на льдах Арктического бассейна, у самого Северного полюса.

* * *

21 мая 1937 года навсегда войдет в историю великих путешествий. В этот день первый тяжелый четырехмоторный самолет — флагман советской воздушной экспедиции, возглавляемой профессором О. Ю. Шмидтом, достиг Северного полюса, пролетел несколько дальше и опустился на ледяное поле на 89°26′ северной широты и 282° восточной долготы. В этот день была организована станция «Северный полюс».

26 мая — 5 июня на то же ледяное поле опустились остальные самолеты полярной эскадры. Они доставили организованной станции необходимые материалы и запасы.

Организация станции «Северный полюс» с помощью тяжелых самолетов была большим достижением.

Советские летчики начали свои изумительные посадки на ледяные поля в горле Белого моря еще в 1927 году. Но состояние льдов у полюса было почти неизвестно. И вот тяжелые самолеты при организации станции «Северный полюс» сделали тринадцать безаварийных посадок и подъемов с ледяных полей как в районе самого полюса, так и между 84 и 85° северной широты. Это было торжество советской науки и советской техники.

6 июня все самолеты улетели обратно на Большую землю, оставив на льду состав зимовки. Таким образом, советские полярники не только достигли Северного полюса, но и впервые в истории Арктики организовали там хорошо оборудованную научную станцию.

До организации станции «Северный полюс» о движении льдов в приполюсном районе было известно мало. Предполагалось, что станция пробудет здесь около года, после чего ее снимут те же самолеты. Поэтому-то она и была названа станцией «Северный полюс».

Действительность, однако, не оправдала этих ожиданий. Ледяное поле, на котором была устроена станция, начало двигаться — сначала медленно, а потом все быстрее и быстрее — к проливу между Гренландией и Шпицбергеном, а затем и в Гренландское море. Станция «Северный полюс» превратилась в самую настоящую экспедицию.

19 февраля 1938 года, когда станция находилась на 70°47′ северной широты и 340°12′ восточной долготы, зимов-

щики этой станции были сняты с почти разломанного ледяного поля подошедшими ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман». Всего дрейф станции продолжался 274 дня на протяжении, если считать по прямой линии, около 2 100 километров.

Результаты работ станции «Северный полюс» были весьма велики. Экспедицией было установлено, что в районе Северного полюса никаких островов и земель нет и не может быть; изучен рельеф морского дна на всем протяжении дрейфа; установлено, что теплые атлантические воды глубинным течением проникают из Гренландского моря до самого полюса; опровергнуты предположения о почти полной безжизненности приполюсного района; изучено движение льдов и верхних (до 200 метров) слоев воды под действием ветра. Ценные результаты дали гравиметрические и магнитные наблюдения. Метеорологические наблюдения разрушили прежние представления о строении и циркуляции атмосферы в приполюсных районах и, в частности, показали, что циклоны, по крайней мере в летнее время, то и дело прорываются к полюсу, в то время как некоторые предполагали, что над полюсом постоянно держится область повышенного давления.

Большое значение — практическое и теоретическое — имеют наблюдения станции «Северный полюс» над дрейфом и поведением ледяных полей Центральной Арктики. Самый факт, что зимовщики через 9 месяцев оказались южнее 71° северной широты, вопреки предположению, что они проведут в высоких широтах около года, доказывает, насколько ошибочны были наши предположения о движении льдов в Арктическом бассейне.

Таким образом, надежда, что станция «Северный полюс» произведет в высоких широтах круглогодичные наблюдения, не оправдалась. Эту мечту всех полярников удалось осуществить ледокольному пароходу «Седов», дрейф которого начался в то время, когда станция «Северный полюс» еще продолжала свою работу.

В 1937 году при производстве обширных океанологических исследований в море Лаптевых «Седов» задержался и не смог своевременно вернуться в порт. То же случилось и с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин». Для взаимной помощи все три корабля соединились и пробовали пробиться сквозь замерзающее море, но были зажаты льдами.

«Седов» совместно с «Садко» и «Малыгиным» сначала дрейфовал прямо на север, приблизительно до 133° восточной долготы. Через месяц, когда «Седов» был около 78-й параллели, он повернул на восток и ко 2 марта 1938 года оказался на 78°25′ северной широты и 153°26′ восточной долготы. Эта

точка была самой восточной для «Седова». С этого времени «Седов» медленно дрейфовал на запад, направляясь в то же время к северу.

Летом 1938 года к дрейфующим судам подошел ледокол «Ермак» и вывел «Садко» и «Малыгина» из льдов в открытое море. «Седова» же не удалось вырвать из ледового плена, потому что во время зимовки он получил сильное повреждение рулевого устройства. Пришлось оставить его дрейфовать со льдами.

17 февраля 1939 года одинокий «Седов» оказался на 85°56′,7 северной широты и 120°13′ восточной долготы. В этот день был побит рекорд высокой широты для судов, дрейфующих со льдами, установленный «Фрамом» за 44 года до этого (15 ноября 1895 г.), когда он достиг 85°55′,5 северной широты и 66°31′ восточной долготы.

Отсюда «Седов» продолжал дрейфовать в общем в северо-западном направлении и 22 марта 1939 года достиг 86°34′,7 северной широты и 108°46′ восточной долготы. Затем дрейф «Седова» начал постепенно склоняться к юго-западу. С 17 мая по 27 июля 1939 года путь «Седова» как бы переплетается с путем «Фрама», но дальше «Седов» начинает опять быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа — 86°39′,5 северной широты и 47°55′ восточной долготы.

В дальнейшем дрейф «Седова» опять пересекает путь «Фрама» и, описав ряд зигзагов, направляется между путями дрейфов станции «Северный полюс» и «Фрама» к широкому проливу, отделяющему Гренландию от Шпицбергена.

* * *

Две основные задачи стояли перед седовцами: первая — сохранить свой корабль для советского ледокольного флота и вторая — максимально использовать все обстоятельства дрейфа для проведения возможно более полных и точных научных наблюдений.

Первая задача была не легкой. «Седов» не был специально построен для дрейфа во льдах Северного Ледовитого океана. Это, в сущности, обыкновенный товаро-пассажирский пароход, приспособленный для плавания в слабых льдах. Правда, у него ледокольный нос и в корпусе сделаны добавочные крепления, но его борта почти прямостенные. Нельзя было надеяться, что при губительных сжатиях «Седова» будет так же выжимать на поверхность льдов, как и «Фрама».

Учтя опыт первой зимовки, столь сильно повредившей рулевое устройство судна, седовцы обратили особое внимание

на сохранение корабля. Во-первых, поскольку это было в их силах, они укрепили корпус судна и, во-вторых, что еще важнее, выработали особую тактику для борьбы с напором льдов при помощи взрывчатых веществ. Зимой, когда сжатия льдов представляли наибольшую опасность, на борту всегда имелись наготове заряды аммонала, а вокруг корабля заранее приготовленные лунки. Заряды предназначались для разрушения острых углов ледяных полей, давящих на борт судна, и для образования вокруг судна своеобразной подушки из обломков льда, более равномерно распределяющей давление наступающих ледяных валов.

Действительно, самое страшное, когда какое-нибудь ледяное поле упирается в корпус судна своим острым углом.

Вспомним ледяное поле, на котором была устроена станция «Северный полюс». Толщина его около трех метров, а площадь около четырех квадратных километров; оно весило около 12 миллионов тонн. Представим теперь, что это поле начало двигаться хотя бы со скоростью одного сантиметра в секунду. Что может сопротивляться ледяному тарану весом 12 миллионов тонн? И седовцы научились бороться со сжатием льдов. В этом отношении их работа была безукоризненной.

153 раза седовцы переживали сжатия льдов. Некоторые были настолько опасны, что команда готовилась покинуть корабль. Однажды корабль накренился на 30 градусов, вода хлынула через отверстия холодильников внутрь судна, и только самоотверженная работа механиков спасла корабль от гибели.

В отношении научных наблюдений седовцы имели перед собою живой пример работы в тяжелых арктических условиях — пример зимовщиков станции «Северный полюс».

Среди седовцев не было ученых-профессионалов. Кроме В. Х. Буйницкого, тогда студента Гидрографического института Главсевморпути, все остальные седовцы — просто советские моряки. Но все они прекрасно понимали, что наилучшим маяком при плавании по Северному морскому пути является знание, и сделали все, что было в их силах, чтобы этот маяк светил советским полярникам как можно ярче.

Кропотливо, тщательно, не щадя своих сил, больше двух лет изо дня в день эти моряки вели научные наблюдения, «писали, что наблюдали, а чего не наблюдали, того не писали». Их труды, опирающиеся на работы всего замечательного коллектива полярников, выращенного великим Сталиным, уже принесли пользу и повлекли за собою многие исследования.

* * *

Ценность наблюдений седовцев неизмеримо выигрывает от того, что они провели в Центральной Арктике столь длительное время — два года с лишком. Севернее 85° северной широты «Седов» пробыл в 2 раза дольше, чем станция «Северный полюс», и в $2^1/_2$ раза дольше, чем «Фрам».

Некоторые обстоятельства придают дрейфу «Седова» исключительный теоретический и практический интерес.

Во-первых, как уже отмечалось, он начался тогда, когда еще продолжался дрейф станции «Северный полюс». Следовательно, благодаря дрейфу «Седова» осуществлена непрерывность наблюдений над движением льдов в Центральной Арктике на протяжении почти трех лет.

Во-вторых, вскоре после начала дрейфа «Седова» в том же море Лаптевых, но в его юго-западной части начался дрейф ледокола «Ленин», завершившийся 7 августа 1938 года. Таким образом, в течение 9 месяцев два судна одновременно дрейфовали со льдами на некотором расстоянии друг от друга: одно в юго-западной части моря Лаптевых, другое в северо-восточной части этого моря и в районе к северу от Ново-Сибирских островов. Сопоставление этих дрейфов дало интересные результаты.

В-третьих, вскоре после начала своего дрейфа «Седов» оказался в области, где начался дрейф «Фрама», и в дальнейшем прошел хотя и значительно севернее, но в общем приблизительно параллельно дрейфу «Фрама».

Сравнение дрейфов «Седова» и «Ленина», с одной стороны, дрейфов «Седова» и станции «Северный полюс», с другой стороны, и, наконец, «Седова» и «Фрама» представляет исключительную теоретическую и практическую ценность. Сравнение дрейфов «Фрама» и «Седова» представляет к тому же особый интерес потому, что дрейф «Фрама» протекал при совершенно иных климатических условиях, чем дрейф «Седова». Дело в том, что, как это доказывается многими фактами, и водные и воздушные массы в Арктике сейчас значительно теплее, чем полвека назад.

* * *

Начиная с 1920 года, в Арктике наблюдается интереснейшее явление — ее потепление. Это потепление не протекает постепенно. Годы более холодные сменяются более теплыми, более ледовитые навигации — менее ледовитыми. Но в общем Арктика становится все теплее и теплее.

Прежде всего замечено уменьшение размеров ледников. Это уменьшение за последние годы в Арктике является повсе-

местным. На Земле Франца-Иосифа некоторые «острова» растаяли, а другие как бы раскололись надвое: между ними открылись новые проливы, тогда как раньше эти острова были соединены ледяными перешейками. В море Лаптевых некоторые острова, почти сплошь состоящие из ископаемого льда, сейчас резко уменьшаются в своих размерах. Острова Семеновский и Васильевский были нанесены на карту в 1823 году, затем их съемка была повторена в 1912 и 1913 годах и, наконец, в 1936 году. За это время остров Семеновский уменьшился по длине в 8 раз, а остров Васильевский, имевший в длину около 7 километров, в 1936 году вовсе не был обнаружен. В 1948 году окончательно «растаял» и остров Семеновский.

Громадная область Северного Урала и Сибири характерна своей вечной мерзлотой. Это слои промерзшего и неоттаивающего грунта, расположенные на некоторой глубине. Сейчас южная граница вечной мерзлоты неуклонно отступает на север.

Начиная с 1920 года, заметно повышаются средние температуры зимних месяцев на побережьях Баффинова залива, Гренландского, Баренцова и Карского морей. Даже в зиму 1928/29 года при сильных холодах в Европе зимняя температура на Шпицбергене и на острове Медвежьем была только несколько ниже нормы.

Замечательно, что повышение температуры воздуха наблюдается за последние годы не только в Арктике, но и в районах, достаточно от нее отдаленных. Москвичи настолько привыкли к затяжной осени и теплым зимам, что уже считают это явление как бы нормальным. Сравнения показывают, что наши реки замерзают позже и вскрываются раньше.

Доказано согревающее влияние, оказываемое атлантическими водами на климат Арктики и Европы. Регулярные наблюдения показывают, что под каждым квадратным сантиметром поверхности атлантических вод, поступающих в Баренцово и Гренландское моря, сейчас как бы «спрятано» на 15 килограмм-калорий тепла больше, чем это было в начале текущего столетия. Это тепло и сейчас еще продолжает накапливаться, уменьшая ледовитость наших морей и смягчая зимние температуры воздуха.

Уменьшилась ледовитость окраинных морей Советской Арктики. Общая площадь льдов в этих морях в навигационное время хотя испытывает колебания то в одну, то в другую сторону, но в общем неуклонно уменьшается. Для Баренцова моря, например, общая площадь льдов с 1920 по 1933 год была на 20 процентов меньше, чем с 1900 по 1919 год.

В связи с уменьшением ледовитости корабли проникают все дальше и дальше на север. В 1932 году мы на моторно-па-

русном боте «Книпович» впервые в истории полярных исследований обогнули Землю Франца-Иосифа, иногда неприступную даже с юга. В 1935 году мы на ледокольном пароходе «Садко» в северной части Карского моря доходили по чистой воде до 82°42′ северной широты, установив тем самым мировой рекорд плавания в северных широтах без встречи со льдами. В 1938 году ледокол «Ермак» к северу от моря Лаптевых, во время освобождения ледокольных пароходов «Садко» и «Малыгин», пробился сквозь льды до 83°06′ северной широты.

Юго-западная часть Карского моря сейчас почти ежегодно полностью очищается от льда, хотя еще недавно она носила грозное название «ледяного погреба». Правда, в то время техника была несравненно слабее и об Арктике мы знали меньше, но все же для сравнения можно вспомнить, что в 1881 году морские льды оказались всего в 12 милях от мыса Нордкап и затрудняли плавание из Норвегии в Архангельск; что в августе — сентябре 1901 года ледокол «Ермак» из-за льдов не смог проникнуть из Баренцова моря в Карское, хотя истратил на это почти месяц; что в 1903 году в течение целого лета льды не растаяли в таком районе, как Печорское море — между южным берегом Новой Земли и устьем Печоры.

В связи с отступлением на север южной кромки льдов и повышением температуры атлантических вод промысловые рыбы распространяются все дальше на север. Треска, например, появилась в таких районах, где она раньше отсутствовала или ее было очень мало (сейчас идет лов трески у берегов Новой Земли, у Шпицбергена, у Ян-Майена). С 1929 года началось очень успешное рыболовство у острова Медвежьего.

Наблюдается постепенное распространение все далее на север и обитающих на дне теплолюбивых форм морских организмов. В северных районах Баренцова моря в большом количестве встречаются теплолюбивые иглокожие, которых в начале текущего столетия здесь совершенно не было.

В связи с потеплением в Арктике усилился вынос льдов из Арктического бассейна в Гренландское море.

Многочисленные советские экспедиции ежегодно выбрасывали в различных районах морей Советской Арктики специальные буи для изучения дрейфа льдов и морских течений. Много этих буев впоследствии было найдено на берегах Гренландии, Исландии и Норвегии. Оказалось, например, что все буи, выброшенные на севере Карского моря после 1933 года, совершили свой путь в 2—3 раза быстрее, чем буи, выброшенные прежде.

Прекрасным подтверждением ускорения дрейфа арктических льдов является дрейф станции «Северный полюс», которая двигалась в Гренландское море со скоростью в 2,4 раза

большей, чем ожидалось по предшествующим наблюдениям. «Седов» дрейфовал в Северном Ледовитом океане с востока на запад примерно в 2 раза быстрее, чем «Фрам».

Замечательно, что потепление не относится к какому-нибудь отдельному району Арктики, а охватывает всю ее целиком. Действительно, у Берингова пролива, в Тихом океане, обнаруживаются такие же признаки потепления, как в Атлантическом океане.

Возникают два вопроса: как долго продолжится потепление Арктики и чем оно вызвано?

Ответить на это не легко. Сейчас можно лишь сказать, что признаков прекращения потепления нет. Температура атлантических вод (а это один из наиболее устойчивых признаков потепления Арктики) продолжает повышаться.

Еще труднее ответить на второй вопрос. Одни приписывают потепление Арктики усиленному действию Гольфстрима — его температура и скорость за последние годы значительно повысились. Другие объясняют это усилением атмосферной циркуляции, в связи с чем усилился перенос теплого воздуха из южных широт в северные.

Множество факторов (солнечная реакция, распределение атмосферного давления, ветров и др.) действует по-разному на режим гидросферы и атмосферы на земном шаре. Периоды изменений всех этих сил различны. Иногда они могут действовать в одну сторону и создавать, таким образом, поразительные отклонения от средних климатических и гидрологических условий.

Вопрос о потеплении Арктики, о значительных отклонениях от средних климатических условий чрезвычайно важен для социалистического хозяйства нашей страны, строящей планы на много лет вперед. Разрешение этих вопросов возможно только на основе длительных и систематических исследований в первую очередь в самой Арктике.

Советская наука ведет такое всестороннее и систематическое изучение Арктики. Планомерные работы позволили установить самый факт потепления, следить за ним. Немалую помощь в этом оказали наблюдения станции «Северный полюс» и седовцев.

* * *

Одним из существенных научных достижений экспедиции «Седова» является окончательное уничтожение легенды о «Земле Санникова».

В 1811 году Яков Санников, уполномоченный купца Ляхова, с северного берега острова Котельного увидел высокую «землю», старался к ней подойти по льду, но путь преградила

ФИЛИАЛ Центральной ВМБ
12803

большая полынья. По словам Санникова, ему оставалось всего около 25 километров до этой «земли»... С тех пор таинственная «Земля Санникова» тревожила воображение многих полярных путешественников и исследователей.

Известный русский полярный путешественник Толль в 1886 году будто бы видел эту «землю» с Ново-Сибирских островов.

При своем вторичном посещении Ново-Сибирских островов в 1894 году Толль опять «заметил» на севере какую-то «землю», даже различил на ней четыре высокие горы, зарисовал их контуры и определил, что «земля» находится на северо-востоке, в 14—18° от северной оконечности острова Котельного.

Первым судном, побывавшим в районе к северу от Ново-Сибирских островов, был «Фрам». Почти всю зиму 1893/94 года «Фрам» провел между 130 и 140° восточной долготы и 79 и 81° северной широты, но никакой «земли» не обнаружил. Однако «Фрам» не заносило восточнее меридиана острова Котельного, и вопрос о «Земле Санникова» попрежнему оставался открытым.

Одной из задач русской полярной экспедиции на судне «Заря» под начальством того же Толля (1900—1903 гг.) было отыскать «Землю Санникова». После неудачных попыток пробраться к северу от Ново-Сибирских островов «Заря» вернулась в бухту Тикси.

В 1913—1914 годах попытки поисков «Земли Санникова» были предприняты ледокольными пароходами «Таймыр» и «Вайгач». Район предполагаемой «земли» в 1913 году был пересечен дважды. В конце августа 1914 года «Вайгач» и «Таймыр» поднялись к острову Вилькицкого, который был открыт за год до этого. К северу от него «Вайгач» обнаружил еще один остров, названный островом Жохова. Затем оба корабля прошли к северу от Ново-Сибирских островов, стараясь все же увидеть «Землю Санникова». Напрасно — «земли» не было.

Спустя десять лет к северу от Ново-Сибирских островов дрейфовало судно «Мод» норвежской полярной экспедиции.

Во время всех этих плаваний и дрейфов «Земля Санникова» не была обнаружена. Но и не удалось доказать, что она не существует. Действительно, ни одно судно (кроме «Фрама») в районе к северу от Ново-Сибирских островов не смогло выйти на большие глубины Северного Ледовитого океана. Материковая отмель попрежнему оставалась недостаточно подробно обследованной. Можно было ожидать открытия здесь островов материкового происхождения.

Вот почему научной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко» в 1937 году, наряду с другими заданиями, было поручено отыскание «Земли Санникова». «Садко» поднялся на север по меридиану острова Котельного. У 78-й параллели тяжелые льды заставили судно повернуть на восток. Следуя этим курсом, «Садко» дошел примерно до меридиана острова Беннета.

«Садко» прошел севернее других судов; однако выйти за пределы материковой отмели не удалось и ему.

Дрейфом «Седова» район предполагаемой «земли» был пересечен дважды: один раз с запада на восток, приблизительно по 78-й параллели, и другой раз — с юго-востока на северо-запад. Следует заметить, что пути и дрейфы судов, в том числе и «Седова», пересекали район приблизительно в широтном направлении. Зато самолеты воздушной экспедиции, снявшей в 1938 году большинство людей с ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов», пересекли этот район примерно по меридиональному направлению. Полеты производились при хорошей видимости от северной оконечности острова Котельного до дрейфующего каравана.

По этому же району прошли рейсы ледоколов «Ермак» и «Иосиф Сталин», когда они направлялись к дрейфующим судам. Оба эти корабля также никакой «Земли Санникова» не обнаружили.

Таким образом, легенда о «Земле Санникова», существовавшая свыше 125 лет и служившая богатой темой для научной и художественной литературы, была окончательно развеяна.

И в то же время невольно закрадывается сомнение: а может быть, Санников и геолог Толль действительно видели «Землю Санникова»? Но только эта «земля», подобно тому, как это случилось с островами Васильевским и Семеновским, растаяла за время потепления Арктики.

* * *

Попутно с уничтожением легенды о «Земле Санникова» во время дрейфа «Седова» была разрешена еще одна географическая задача. С физико-географической точки зрения море Лаптевых является не морем, а лишь заливом Северного Ледовитого океана. Поэтому северная граница моря весьма условная. За такую границу, согласно постановлению нашего правительства, условно принята дуга большого круга, соединяющая мыс Молотова (северный мыс Северной Земли) с точкой пересечения меридиана северного мыса острова Котельного (139° восточной долготы) и края материковой отмели.

Дрейф «Седова» от его начала и до точки, определяемой координатами 79°37′ северной широты и 149°58′ восточной долготы, проходил по материковой отмели. Глубины не превышали 200 метров. Однако уже на 79°52′ северной широты и 148°02′ восточной долготы «Седов» оказался над глубинами, значительно превышающими 3 000 метров, то-есть характерными для центральной части Арктического бассейна.

Область, лежащая к северу от Ново-Сибирских островов, теперь исследрена промерами. Если сопоставить эти промеры, представляется наиболее вероятным, что материковая отмель на меридиане острова Котельного (138° восточной долготы) кончается на 78°30′ северной широты. Надо считать, что это и есть северо-восточная граница моря Лаптевых.

К северу от Земли Франца-Иосифа седовцы неожиданно обнаружили большие глубины. Так, на 86°26′ 6″ северной широты и 39°25′ восточной долготы они не достали дна, несмотря на то, что выпустили 5 180 метров лотлиня.

Следует напомнить, что наибольшая глубина, измеренная Нансеном, была равна 3 850 метрам, а наибольшая глубина, измеренная станцией «Северный полюс»,—4 395 метрам. Во всем Северном Ледовитом океане была известна только одна точка, где глубина превышала найденную седовцами. Это глубина в 5 440 метров, якобы обнаруженная Уилкинсом с помощью эхолота на 77°46′ северной широты и 175° западной долготы. Последующие советские исследования с полной определенностью показали, что Уилкинс ошибся, и притом ошибся сильно. Таким образом, глубина, измеренная «Седовым», пока является наибольшей глубиной Северного Ледовитого океана.

Интересны глубины, измеренные «Седовым» на последнем этапе его дрейфа, перед самым выходом в Гренландское море. Нансен предполагал, что между северо-восточной оконечностью Гренландии и северо-западной оконечностью Шпицбергена тянется подводный порог, отделяющий большие глубины Арктического бассейна от больших глубин Гренландского моря. Этот порог получил название подводного порога Нансена. Его восточная часть была обследована в 1935 году экспедицией на «Садко», а западная — станцией «Северный полюс». «Седов» пересек подводный порог Нансена в его средней части и на 81°34′ северной широты и 4°40′ восточной долготы отметил глубину в 1 500 метров. Этот промер окончательно установил наличие порога.

Измерения больших глубин проволокой (на «Седове» не было эхолота) являются делом весьма трудным, и они не легко дались седовцам. Так как «Седов» не был подготовлен для работы на больших океанических глубинах, то у него не было специальной лебедки и троса для таких измерений.

Только уже во время дрейфа седовцы своими силами изготовили электрическую вьюшку и, кроме того, расплетая имевшиеся на корабле толстые стальные тросы, изготовили свыше 14 километров лотлиня. Несколько раз этот самодельный лотлинь рвался, и седовцы повторяли свои усилия, пока не добились успеха. Уже одна эта работа на тридцатиградусном морозе является подлинным героизмом. А сколько других, еще более сложных работ пришлось выполнить!

* * *

Седовцы вели наблюдения по метеорологии, гидрологии, земному магнетизму и измерению силы тяжести приблизительно по той же программе и такими же приборами, что и станция «Северный полюс».

Их наблюдения особенно ценны потому, что большей частью производились в районах, где до того не плавал ни один корабль и не летал ни один самолет. Как уже отмечалось, седовцы пробыли в высоких широтах долее, чем какая-либо другая экспедиция.

Всякое научное наблюдение только тогда имеет ценность, когда точно известно, где оно произведено.

У моряков есть правило: если видишь звезду или край солнца, нужно сейчас же измерить их высоту. У седовцев это правило стало непреложным законом, что позволило совершенно точно нарисовать путь «Седова». Но задача определения места судна при 30—40 градусах мороза не простая и не легкая. У секстана и теодолита есть такие винтики, которые в варежках не повернешь. Надо работать голыми пальцами. Нельзя дышать на окуляторы прибора, иначе они запотевают. Большое количество определений географической широты и долготы на «Седове» — одно из прямых доказательств, как великолепно была поставлена на нем работа.

За время своего самостоятельного дрейфа «Седов» определил 415 точек местоположения корабля по небесным светилам. В 38 пунктах седовцы измерили глубины свыше 3 000 метров, причем одновременно достали образцы морского грунта. В 78 пунктах они произвели наблюдения по земному магнетизму; эти наблюдения необходимы для уверенного пользования магнитным компасом. В 66 пунктах дрейфа были сделаны измерения силы тяжести, которые необходимы для познания формы Земли и строения земной коры в высоких широтах.

Но главными наблюдениями седовцев надо все же считать метеорологические и океанологические. Метеорологические наблюдения седовцы проводили через каждые два часа, и 4 раза в сутки передавали их по радио на Большую землю, где эти

данные немедленно использовались при составлении карт погоды. Наблюдения показали, что погода в Арктике (это также было подмечено станцией «Северный полюс») сейчас гораздо изменчивее.

Из наблюдений над температурой воздуха следует отметить, что наименьшая температура — 44 градуса — была измерена 10 марта 1939 года, когда «Седов» находился на 86°24′ северной широты и 110°20′ восточной долготы. Можно напомнить, что в Верхоянске температура воздуха в зимнее время иногда спускается до 70 градусов, а у северо-западного побережья Гренландии на 70° северной широты — до 65 градусов. Таким образом, в Центральной Арктике не так уж холодно. Объясняется это явление согревающим влиянием океанических вод, а также и тем, что при льдообразовании выделяются в воздух громадные количества тепла (при образовании одного объема льда выделяется тепло, достаточное для нагревания на 1 градус около 25 000 объемов воздуха).

Но, как мы все знаем по собственному опыту, сильный мороз при безветрии переносится значительно легче, чем более слабый мороз, но при сильном ветре. Таким образом, «суровость» погоды определяется сочетанием мороза и ветра. Соответствующие вычисления показывают, что погоды в Центральной Арктике менее суровы, чем, например, на мысе Челюскин, на мысе Желания и на Земле Франца-Иосифа. Это объясняется не только не особенно сильными морозами, но и тем, что в районе дрейфа «Седова» средние скорости ветра были значительно меньше скорости ветра на упомянутых выше станциях. Фактически за весь 1939 год на «Седове» было отмечено только девятнадцать настоящих штормов, а ведь на протяжении 1939 года было произведено 4 380 наблюдений над ветром.

Весьма любопытно то обстоятельство, что в северных районах дрейфа «Седова» выпало сравнительно мало осадков. Вряд ли это может быть объяснено особыми условиями в Центральной Арктике во время этого дрейфа. Напомним, что в Арктике восточнее Северной Земли и западнее Земли Эльзмира (к западу от Гренландии) ледниковые покровы на полярных островах и на приполярной суше отсутствуют, несмотря на суровые климатические условия. Видимо, теплые и влажные воздушные массы, проникающие в Арктический бассейн из Северной Атлантики, Норвежского и Баренцова морей, теряют свою влагу на высоких ледниках Гренландии, Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа, северного острова Новой Земли и Северной Земли, а также при конденсации у кромки льдов.

В результате Центральная Арктика бедна осадками. Количество осадков, отмеченное «Седовым» в 1939 году, едва достаточно, чтобы покрыть арктические льды пятнадцатисантиметровым снежным покровом.

Снежные сугробы, наметаемые у торосов и неровностей льдов, обязаны своим происхождением ветрам, которые постоянно вздымают мельчайшие снежинки с ледяных полей и переносят их с места на место. Этим объясняются характерные для Арктики явления — метели-поземки при совершенно ясном небе.

За время самостоятельного дрейфа «Седов» сделал 43 океанологические станции, включающие в себя измерение температур и соленостей на разных глубинах океана. При этом «Седов» повсюду обнаруживал на глубинах теплые атлантические воды, проникающие в Арктический бассейн из Гренландского моря глубинным течением. Эти воды сейчас почти на градус теплее, чем во времена Нансена, — другими словами, сейчас под каждым квадратным сантиметром водной поверхности Арктического бассейна приблизительно на 60 килограмм-калорий больше тепла. Это явление также надо поставить в связь с потеплением Арктики.

Уже отмечалось, что дрейф «Седова» протекал почти в 2 раза быстрее дрейфа «Фрама». Это свидетельствует, что сейчас из Арктического бассейна через пролив между Гренландией и Шпицбергеном выносится гораздо больше льдов, что не может не сказаться на ледовитости морей по трассе Северного морского пути.

Большое внимание уделяли седовцы наблюдениям за полярными льдами. Участники экспедиции тщательно описывали состояние льда и снежного покрова; каждые 10 дней они производили измерения толщины льда, образовавшегося путем естественного намерзания, то-есть без торошения и нагромождения.

Оказалось, что толщина ровного трехлетнего льда, по измерениям седовцев, не превышала 218 сантиметров, в то время как экспедиция Нансена встречалась с такими же льдами толщиной до 365 сантиметров.

Произведенный мной анализ показал, что малая толщина льдов в районе дрейфа «Седова» объясняется не только повышением зимних температур воздуха, но и увеличившимся за последние годы таянием льдов в летнее время.

В свете сделанных седовцами наблюдений большой интерес представляет вопрос, касающийся максимальной толщины льдов. Если участники экспедиции на дрейфующем ледоколе ни разу не встретили льдов толще 218 сантиметров, то где же тогда образовалось, откуда было принесено к Северному по-

люсу ледяное поле, на котором была устроена станция «Северный полюс»? Ведь известно, что это поле было толщиной около 3 метров.

Почему «Седов», оказавшийся 22 марта 1939 года на 180 километров севернее положения «Фрама» на том же меридиане, в дальнейшем повернул на запад и, подобно «Фраму», не смог проникнуть за 87-ю параллель?

С этими данными следует сопоставить наблюдения, сделанные А. Д. Алексеевым во время его полетов в 1937 году от Земли Франца-Иосифа к Северному полюсу и обратно. Он отметил, что между Северным полюсом и Землей Франца-Иосифа был расположен своеобразный пояс торошения. Он отделял более молодые льды, в основном образовавшиеся на материковой отмели европейско-азиатского материка, от более мощных приполюсных льдов.

По всей вероятности, этот пояс торошения представляет собой постоянное явление. О происхождении его можно пока строить только предположения, но все же, повидимому, он совпадает с путями циклонов, часто прорывающихся (как показали наблюдения станции «Северный полюс») в Центральную Арктику и сопровождающихся сильными ветрами разных направлений, вызывающими сильное торошение.

* * *

Дрейф «Седова», так же как и дрейфы «Фрама» и станции «Северный полюс», не протекал прямолинейно. Ледокольный корабль нередко описывал зигзаги и петли.

Сравнение путей ветра и дрейфа сразу показывает их удивительное подобие. Там, где путь ветра идет спокойно, и дрейф протекает приблизительно в одном и том же направлении. Дрейф отличается от пути ветра только тем, что он повернут вправо на 30—40°. Там, где ветер резко меняется по направлению и скорости, «Седов» выписывает зигзаги и петли. Особенно характерны в этом отношении восьмерка, описанная ветром и «Седовым» между 2 и 26 октября 1938 года, петли — между 3 и 17 января 1939 года и зигзаги — между 10 и 30 ноября 1939 года.

Приведенная мною обработка наблюдений седовцев показала, что в районе самостоятельного дрейфа «Седова» в 1938 году и в первой половине 1939 года постоянное течение было выражено слабо; практически его можно считать отсутствовавшим. Благодаря этому обстоятельству для изучения связи между дрейфом и ветром на «Седове» имелись чуть ли не лабораторные условия. Вдали от искажающего влияния

суши и постоянных течений ветровой дрейф проявлялся здесь почти в чистом виде.

Надо еще раз подчеркнуть, что в отличие от метеорологических наблюдений былых полярных исследователей наблюдения седовцев (так же как и наблюдения станции «Северный полюс») производились при наличии в Арктике современной советской сети полярных станций, при современном уровне знаний об Арктике. Это обстоятельство плюс высокая точность наблюдений, произведенных седовцами, позволили сделать весьма ценные выводы. Так, дальнейший анализ дрейфа «Седова» и сопоставление его с картами распределения атмосферного давления, составленными в бюро погоды за время дрейфа, дали мне возможность установить два новых и весьма простых правила ветрового дрейфа арктических льдов:

1. Дрейф льдов направлен по изобарам, то-есть линиям, соединяющим точки земной поверхности, где в один и тот же момент давление атмосферы одинаково. При этом дрейф направлен так, что область повышенного давления атмосферы находится справа, а область пониженного давления — слева от линии дрейфа.

2. Дрейф льдов происходит со скоростью, пропорциональной градиенту атмосферного давления, или, говоря иначе, обратно пропорционально расстоянию между изобарами.

Первое из этих двух правил нетрудно вывести следующим образом. В умеренных и высоких широтах ветер, вследствие трения о поверхность Земли и под влиянием отклоняющей силы ее вращения, направлен приблизительно на 30° влево от соответствующей изобары. Дрейф льдов, согласно наблюдениям «Фрама», станции «Северный полюс» и «Седова», отклоняется от направления ветра приблизительно на 30° вправо. Складывая, мы получим дрейф льдов по изобарам.

Второе правило было выведено так. При отсутствии постоянных течений и искажающего влияния суши льды движутся со скоростью, пропорциональной скорости ветра. Последняя, в свою очередь, пропорциональна градиенту давления атмосферы. Чем гуще на синоптической карте проведены в каком-нибудь районе изобары, тем сильнее в данном районе ветер. Таким образом, явилась подкрепленная чисто теоретическими выводами возможность судить по синоптической карте не только о направлении дрейфа льдов, но и о его скорости. Так, например, если бы в январе и феврале 1939 года «Седов» оказался несколько севернее того места, где он находился в это время на самом деле, то весьма вероятно, что он был бы втянут в движение по часовой стрелке вокруг «полюса недоступности» и дрейфовал бы по направлению к северным берегам Америки.

* * *

В Центральном институте прогнозов ежедневно составляются карты распределения атмосферного давления над Арктическим бассейном и на них проводят изобары. С этих карт нетрудно снять направление изобар и расстояние между ними в любой точке земной поверхности. Отсюда нетрудно вычислить по формулам, полученным мною в результате анализа дрейфа «Седова», с какой скоростью и в каком направлении движутся льды в любом районе Северного Ледовитого океана.

Понятно, что если это движение таково, что полярные льды отодвигаются от советского арктического побережья, то это значит, что мы можем ожидать благоприятных ледовых условий на трассе Северного морского пути.

Вслед за отходом полярных льдов от наших побережий усиливается вынос местных льдов, образовавшихся в окраинных морях. Наоборот, с приближением полярных льдов к побережью вынос местных льдов прекращается. Бывает и так, что в окраинные моря выносятся льды из Центрального Арктического бассейна. Соответственно ухудшаются, конечно, и условия плавания по трассе Северного морского пути.

Из сказанного видно, насколько важны эти правила для улучшения ледовых прогнозов. Действительно, следя по новому методу за движением отдельных частей полярных льдов в течение зимы и весны, мы можем судить об общих ледовых условиях в предстоящую арктическую навигацию.

Благодаря наблюдениям разветвленной сети советских метеорологических станций и большому количеству астрономических наблюдений, произведенных седовцами, удалось создать более или менее достоверные синоптические карты Центральной Арктики.

«Фрам» дрейфовал 1 055 дней, но для своих выводов о зависимости дрейфа льдов от ветра Нансен смог использовать всего только 76 отрезков дрейфа между соответствующими астрономическими наблюдениями. «Седов» продрейфовал всего 812 дней, а мне удалось использовать для той же цели 378 отрезков дрейфа. Как не благодарить седовцев за их тщательные и многочисленные астрономические наблюдения?!

Весьма интересны также и другие наблюдения седовцев. Так, уже говорилось, что за время дрейфа было произведено 78 магнитных наблюдений, кроме того, несколько серийных.

Наиболее замечательная магнитная буря отмечалась на «Седове» 17 апреля 1939 года на 86°16′ северной широты и 87°50′ восточной долготы, когда колебание магнитной стрел-

ки за сутки доходило до 52°. На мысе Челюскин то же явление не превосходило 14°.

Трудно переоценить значение этих наблюдений, тем более что при сравнении их с магнитными наблюдениями, произведенными на «Фраме», мы впервые получили возможность судить о вековом ходе магнитных элементов в Арктике.

Заняло бы слишком много времени останавливаться на других выводах, которые уже сделаны и будут еще сделаны из разнообразных наблюдений седовцев, особенно в связи с тем, что в советской Центральной Арктике непрерывно производятся новые наблюдения. Но и рассказанного, по-моему, достаточно для того, чтобы признать, что дрейф «Седова» явился крупнейшей научной экспедицией.

* * *

И невольно возникает вопрос: как же случилось, что пятнадцать простых торговых моряков сделали такое большое дело? Разве кто-нибудь бросил бы в них камнем, если бы они ограничились только сохранением своего корабля? И одно прилагательное отвечает на этот вопрос: это были не просто моряки, это были советские моряки — дети советского государства, построенного на строго научной основе. Вся жизнь нашей страны сейчас проникнута наукой. И пахарь на пашне, и рабочий у станка, и инженер у чертежа, и ученый у прибора все время наблюдают и исследуют, стремятся применить полученное в практике и делают это коллективно, помогая друг другу, социалистически соревнуясь друг с другом.

В книге К. С. Бадигина читатель находит много примеров, из которых видно, как люди помогали своим товарищам, почему-либо задержавшимся в выполнении взятых ими на себя обязательств.

Все это возможно только в советском обществе, в советском коллективе, проникнутом одной идеей — служением родине. Как мы знаем из книги, на «Седов» пришли люди разных профессий. Спаять этих людей в единый коллектив, бодрый, веселый, работоспособный, не признающий никакой паники, не устрашаемый никакими опасностями и лишениями, — вот задача, которая стояла перед партийной организацией, перед командованием «Седова» и с которой они по-большевистски справились.

Но не этим только объясняется успех седовцев. Главным является то, что эта маленькая, затерянная в арктических льдах группа советских моряков чувствовала себя частицей могучего коллектива, имя которому — Союз Советских Социалистических Республик.

Седовцы все время думали о своей родине, о ее людях, о их делах, и страна, в свою очередь, не забывала седовцев.

Разве мы не помним, как весь советский народ, от школьников до ветеранов труда, следил за мельчайшими обстоятельствами дрейфа? Как мы ежедневно переставляли флажки на арктической карте, радовались успехам и тревожились, пожалуй, больше самих седовцев, при каждом ухудшении погоды и ледовой обстановки?

Эту тесную связь, эту заботу простых советских людей седовцы чувствовали ежеминутно, и это вселяло в них бодрость и уверенность.

Но главное, что поддерживало седовцев в их борьбе и работе, была неустанная забота о них партии и правительства.

Сам великий Сталин среди самых важных и ответственных государственных дел находил время следить за дрейфом «Седова». Именно по инициативе товарища Сталина была послана в 1938 году воздушная экспедиция, снявшая с дрейфующих ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов» 184 человека. Это по инициативе товарища Сталина к дрейфующим пароходам были посланы сначала ледокол «Ермак», выведший из льдов «Садко» и «Малыгина», а потом и ледокол «Иосиф Сталин».

Это товарищи Сталин и Молотов, отмечая годовщины начала дрейфа, посылали на «Седов» бодрящие приветственные телеграммы.

По мысли и плану Сталина советский народ два десятилетия ведет великое наступление на Арктику. Через карту Северного Ледовитого океана проходят прямые, словно стрела, маршруты советских трансарктических перелетов, причудливо изгибаются зигзагообразные линии путей многочисленных научных экспедиций; карты пестрят знаками новых заполярных станций, поселков и городов. На географической карте запечатлены результаты невиданных по своему размаху работ.

Каждому редактору приходится так много раз перечитывать редактируемую книгу, так много говорить о ней с автором, советовать и советоваться, что невольно сливаешься с книгой и считаешь ее хотя и в малой степени, но своей. Поэтому редактору трудно быть совершенно беспристрастным в суждениях о редактируемой книге. Мне трудно быть беспристрастным еще и потому, что я сам принимал участие в исследованиях Арктики, и особенно потому, что я лично поработал над наблюдениями седовцев и сделал из них кое-какие новые выводы.

Именно поэтому мне хочется поделиться своими первыми впечатлениями об этой книге. Говорят, что первые впечатления иногда самые верные.

Это было десять лет тому назад.

Однажды вечером, вскоре после возвращения «Седова», Бадигин заехал ко мне и попросил взять научное редактирование подготовляемой им к печати книги о дрейфе. Сначала я отказался, ссылаясь на занятость, но, прочитав оставленные мне главы, я передумал и согласился. Это оказалась очень интересная работа, которую мы и произвели вместе с Ю. А. Жуковым, много помогшим литературной обработке книги.

И вот сейчас эта книга вновь передо мной. Читая ее страницу за страницей, я снова вспоминаю замечательные события этого дрейфа.

Книга К. С. Бадигина написана простым, образным языком. Некоторые описания, по-моему, прекрасны и приближают книгу к художественной литературе.

Но самое главное в книге — это борьба седовцев, их нескончаемая выдумка в преодолении разного рода трудностей. Характерен, например, эпизод со шлангами. Недостаточно высушенные, они на морозе замерзли и превратились в нечто несгибаемое. Седовцы вспоминают, что на глубине свыше 200 метров ими же обнаружены теплые атлантические воды с температурой около +2 градусов. Опускают шланги на тросе на эту глубину и через сутки их вытаскивают на борт совершенно оттаявшими. Ну, скажите, кому придет в голову воспользоваться теплом занесенных в Арктический бассейн вод Мексиканского залива для оттаивания каких-то шлангов?

Подобных случаев описано много в книге Бадигина, и это делает ее весьма поучительной, в особенности для нашей молодежи.

Одна из глав книги называется «Школа труда и настойчивости». В сущности, это название можно бы дать и всей книге.

Я лично считаю книгу К. С. Бадигина одной из лучших, посвященных Арктике, и думаю, что она никогда не потеряет своего значения и будет много раз переиздаваться именно потому, что для молодежи она всегда будет «школой труда и настойчивости».

Проф. Н. Н. Зубов

Январь, 1950 г.

В ПЛЕНУ У ЛЬДОВ

КОРАБЛИ ИДУТ НА ВОСТОК

Мне хорошо запомнился погожий вечер 25 июля 1937 года, вечер прощания с Архангельском. Неторопливое солнце севера, казалось, остановилось над древним городом поморов и щедро дарило его светом и теплом. Косые лучи скользили по темным водам Двины, по мачтам и трубам океанских кораблей, по огромным штабелям только что распиленных досок. Густой запах соснового бора витал над городом, словно говоря каждому приезжему: вот каков я, город лесных богатств, лесопильных заводов и лесного экспорта; меня можно узнать по запаху смолы и свежих опилок, как узнают Астрахань по запаху рыбы, а Баку — по запаху нефти. Высокое светлое небо подернулось розовыми прозрачными облаками, и это придавало вечернему пейзажу особенную легкость и нежность.

В такой вечер хорошо посидеть где-нибудь на отлогом берегу Двины, полюбоваться белокрылыми чайками, вспомнить былые морские походы, помечтать о будущем, поговорить с подругой, — особенно если ты молод, если ты женился всего три месяца назад и если ты глубоко счастлив. Но что делать, если у тебя для этого не остается ни минуты времени, если твой пароход уже отошел от пристани, а тебе еще нужно обегать все портовые учреждения, чтобы оформить судовые документы для выхода в море и вернуться на пароход уже на катере?

Наш «Садко», уходивший в третью высокоширотную экспедицию к островам Де Лонга, уже маневрировал вдалеке от берега, разворачиваясь на разные курсы. Там заканчивались последние приготовления к походу — выверяли магнитный компас. Стройный корабль с широкой трубой, низкими бортами и красивыми ледокольными обводами казался издалека изящной игрушкой, брошенной на темнокоричневое сукно Двины.

Я, как и все садковцы, очень устал за последние дни. Экспедиция собиралась в крайней спешке. На мне, помимо обязанностей штурмана и ревизора, лежала ответственность за все электронавигационное хозяйство. Нужно было тщательно выверить и подготовить к безотказному действию сложные приборы, — ведь мы уходили в малоисследованные широты, где трудно надеяться только на показания простого магнитного компаса.

Три дня безумолку жужжал в гирорубке мотор и слышался характерный частый перезвон,—это вращался взад и вперед азимутальный круг гирокомпаса. По нескольку раз приходилось спускаться в кочегарку, чтобы проверить в расположенной там особой шахте электролаг. Наконец, надо было окончательно отрегулировать находившийся в штурманской рубке новейший прибор для измерения глубин — магнитострикционный эхолот (он не только измеряет глубину, но и одновременно автоматически записывает ее на специальной ленте).

На борту «Садко» все эти дни творилось нечто напоминавшее столпотворение. Неугомонный и беспокойный старший помощник капитана Румке совсем сбился с ног, принимая сотни тонн самых различных грузов.

Лебедки ревели днем и ночью. Поминутно слышалось: «Майна!», «Вира!» Непрерывно поднимали ящики, тюки, бочки с лаконическими надписями: «Садко» — высокоширотная экспедиция», «Садко» — Генриетта». Чего только здесь не было! Имущество высокоширотной экспедиции было огромно. Вслед за тюками меховой одежды на борт тащили тяже-

лые ящики с различными приборами; керосиновые лампы чередовались с рыбными консервами, шоколад грузили вслед за мылом. Звероловные капканы, ящики спичек, папиросы, сетки для добывания планктона, бочки с квашеной капустой — все это находило свое место в обширных трюмах корабля.

На далеком скалистом острове Генриетты, на котором за все время лишь один раз побывал человек, мы должны были оставить зимовщиков. Они везли с собой три разобранных дома, радиостанцию, большие запасы продовольствия, снаряжения и даже... стиральную машину.

Погрузка производилась под аккомпанемент собачьего лая — зимовщики острова Генриетты взяли с собой около тридцати ездовых собак.

На палубе было так тесно, что с трудом удавалось лавировать среди ящиков, бочек и тюков, ожидавших своей очереди для погрузки.

Особенно душно и жарко было в машинном отделении. Пахло горелым маслом и паром. По узким машинным трапам то и дело пробирался могучий Матвей Матвеевич Матвеев — «Матвей в кубе», как прозвали весившего 125 килограммов старшего механика бойкие на язык садковцы. Бывалый моряк, орденоносец, участник легендарного похода «Сибирякова», «Матвей в кубе», как всегда, педантично проверял готовность машин к походу.

В машине спокойно ждали сигнала: «Полный вперед».

В день отхода корабля по трапу поднялась шумная гурьба участников экспедиции и будущих зимовщиков Генриетты. Здесь были люди самых различных специальностей — гидрологи, геофизики, магнитологи, гидрографы. Среди них я узнавал известных полярников. Но было много и молодежи, только начинавшей свою полярную деятельность.

С некоторыми из них я встречался совсем недавно в Амдерме [1], куда мы заходили с грузом для воздушной экспедиции на Северный полюс, возвращавшейся в Москву. Снежные аэродромы уже растаяли, и тяжелые четырехмоторные самолеты не могли взлететь на лыжах. Мы доставили огромные колеса для этих авиагигантов и... тринадцать корреспондентов газет, которые сразу же атаковали летчиков.

Теперь дрейфующая станция «Северный полюс» медленно двигалась к югу. Самолеты Водопьянова, Алексеева, Молокова уже были в Москве. Только что прибывший из Москвы будущий начальник зимовки на острове Генриетты рассказы-

---

[1] Амдерма — полярная станция в юго-западной части Карского моря, к югу от пролива Югорский Шар.

вал о торжественной встрече героев на Центральном аэродроме. Иосиф Виссарионович Сталин выехал навстречу участникам воздушной экспедиции, обнял и расцеловал их. А растроганный теплым приемом Водопьянов произнес замечательную речь о том, как сверхосторожные люди предупреждали его об опасностях полета на полюс и как он им ответил:

— На лед не сяду. А если сяду — пешком не пойду. Сталин не бросит человека.

Мы с волнением слушали эти рассказы и искренно завидовали мужественным героям, удостоившимся такой теплой встречи. Могли ли мы думать в этот день, что и нам предстояло испытать на себе всю силу этого великого закона нашей родины, тепло и просто сформулированного Водопьяновым: «Сталин не бросит человека»!

И вот наступает минута разлуки. Уже стучит мотор катера. Я стою на самом краю причала, а на меня глядят полные слез глаза моей подруги.

Я говорю ей пустые, ничего не значащие слова. И обоим нам тоскливо и грустно.

— До скорой встречи! — кричу я ей на прощанье, прыгая в катер.

Она отвечает что-то, но стук мотора заглушает слова. Оля машет мне платком.

Коротки северные ночи летом... Едва спустятся синие сумерки на притихший город, а на востоке уже горит заря. Закончив последние приготовления, мы уходим вниз по течению Двины. Ветер полощет кормовой флаг — флаг Союза Советских Социалистических Республик. Капитан Н. И. Хромцов поднимается на мостик, чтобы вывести корабль в море. Слева на пологом мысу промелькнули большие здания театра и облисполкома, редкие деревья приморского бульвара, остатки древнего гостиного двора.

Все яснее становятся силуэты океанских кораблей, грузящих лес в свои обширные трюмы. И вот уже первые лучи солнца золотят штабели пиленых досок на пристанях, и даже угрюмые, приземистые здания Соломбалы выглядят веселее, облитые светом и теплом.

Город и пригороды остались за кормой. Теперь по обеим сторонам реки расстилаются изумрудные луга, а впереди синеет высокое небо Белого моря.

* * *

Рейс начинается буднично, привычно. В официальном документе четко и ясно обозначено:

«На основании договора от 17 мая 1937 года, заключенного между Морским отделом Архангельского территориального управления Главсевморпути и Высокоширотной экспедицией Главсевморпути, ледокольный пароход «Садко» передан экспедиции в аренду на срок 99 суток. На борту парохода: экипаж судна — 43 человека, экспедиционный состав — 28 человек, состав полярной станции острова Де Лонга — 6 человек, строителей — 8 человек и пассажиров до острова Диксон — 3 человека. Грузов на борту, включая уголь и пресную воду, — 1 600 тонн».

Нам предстоит пересечь Карское море, пройти проливом Вилькицкого и подняться в высокие широты так далеко, как только будет возможно: одна из основных задач нашей экспедиции — определение границы материковой отмели, где кончается море Лаптевых и начинается океан. Попутно должна быть решена загадка, уже долгие годы волнующая умы исследователей Арктики: существует ли легендарная «Земля Санникова»?

У этой земли, якобы лежащей к северу от острова Котельного, долгая и запутанная история.

Около 140 лет назад обледенелые Ново-Сибирские острова посетил путешественник Максимилиан Геденштром. Его спутником был промышленник Яков Санников. И вот однажды Санникову, когда он был на мысе Высоком, показалось, что на севере в дымке тумана выступают контуры новой, неведомой земли. Вторично ему привиделась какая-то земля с северного берега острова Котельного. Санников сообщил, что он попытался подойти к неведомой земле по льду, но в 25 верстах от нее путь ему преградила большая полынья.

Геденштром нанес на свою карту новые острова и написал: «Земли, виденные Санниковым». Много лет не удавалось проверить правдивость карты Геденштрома. Туманы и льды ревниво хранили тайну Якова Санникова, преграждая путь кораблям.

И вот в 1881 году вблизи от этого района пловучие льды пронесли обреченную на гибель «Жаннету» Де Лонга. Призрак «Земли Санникова» снова потревожил людей. 18 мая Де Лонг записал в своем дневнике:

«Северная широта 76°44′40″, восточная долгота 161°39′15″. Денбар утверждает, что к западу за нашим островом (речь идет об острове Генриетты, только что открытом Де Лонгом. — *К. Б.*) видны горы. Я несколько раз поднимался на марс и видел то же самое, но не мог с уверенностью утверждать, что это не облако. Одно время мне показалось, что верхняя часть нашего острова спускалась, а затем поднималась, соединяясь снежной линией с хребтом за островом, но я не мог различить снежные вершины, которые Денбар видел до моего прихода. Ясная, светлая, приятная погода...»

Русский полярный исследователь Толль в 1886 году будто бы также видел эту землю с Ново-Сибирских островов.

«При рассказе о виденной мною в 1886 году Санниковой Земле на север от острова Котельный, — пишет Толль, — мой проводник Джергели, семь раз проводивший лето на островах и видевший несколько лет подряд загадочную землю, на вопрос мой: «Хочешь ли достигнуть этой дальней земли?» — дал мне следующий ответ: «Раз наступить и умереть».

Легенда о «Земле Санникова» долго волновала воображение исследователей. Не раз предпринимались поиски этой земли. Но льды и туманы мешали решить с исчерпывающей точностью и достоверностью, существует ли эта земля, или путешественники, видевшие ее, были жертвами оптической иллюзии.

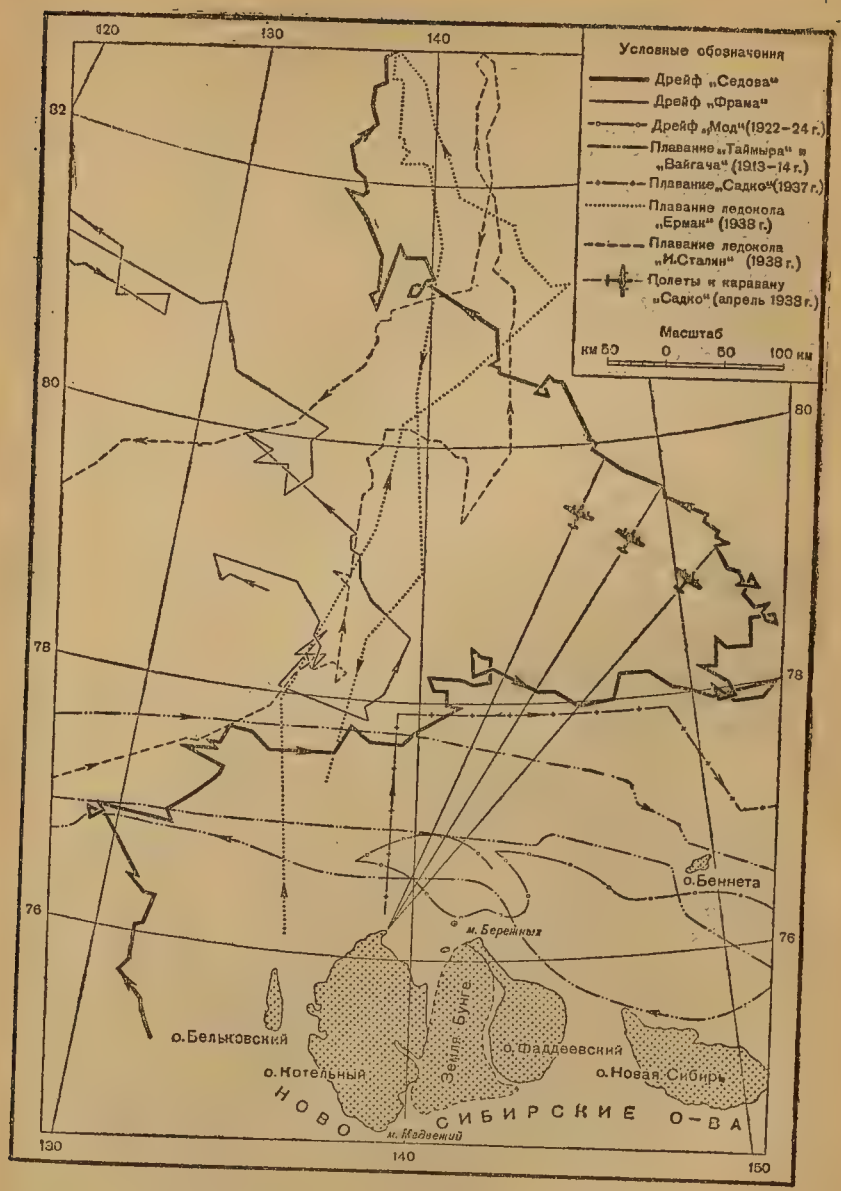
Ни одному из судов (кроме «Фрама») не удалось в районе к северу от Ново-Сибирских островов, где предполагалось существование «Земли Санникова», выйти на большие глубины Северного Ледовитого океана. Материковая отмель попрежнему оставалась недостаточно подробно обследованной. Можно было ожидать открытия здесь островов континентального происхождения.

Вот почему научной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко» в 1937 году, наряду с другими заданиями, были поручены поиски «Земли Санникова»...

Уже сейчас, в самом начале плавания, об этой земле идут разговоры во всех каютах, — каждому было бы лестно побывать на новом, еще неведомом острове. Но пока что до неисследованных окраин моря Лаптевых далеко.

Мы идем исхоженной вдоль и поперек морской дорогой. То и дело на горизонте виднеются дымки. Арктическая навигация в полном разгаре. Десятки кораблей идут вдоль северных берегов с запада на восток и с востока на запад. Тысячи тонн грузов доставляются на них кратчайшим и самым дешевым морским путем в Якутию, на берега Енисея, Лены, Колымы. Обратными рейсами они везут плавиковый шпат из Амдермы, лес из Игарки, пушнину из Тикси. Гидрографические суда шныряют вдоль берегов и между многочисленными островами, уточняя ходовые трассы судов. Корабли, служащие базой серьезных научно-исследовательских экспедиций — «Садко», «Малыгин» и «Седов», — пересекают под разными широтами арктические моря.

С каждым годом Северный морской путь становится все оживленнее, и теперь трудно даже представить себе, что еще совсем недавно рубежом торгового мореплавания был Маточкин Шар. У острова Диксон, к которому «Садко» подошел 31 июля, мы застали целую эскадру торговых кораблей. Среди



Дрейф судов, плавания ледоколов и полеты в районе предполагаемой «Земли Санникова» (по Зубову).

них был и переполненный студентами-практикантами «Малыгин» — родной брат «Садко», строившийся на одной верфи с ним.

У Диксона мы получили первые известия о «Седове», отправившемся на восток для производства гидрографических работ. «Садко» попытался обойти Северную Землю вокруг мыса Молотова, но попал в тяжелые льды, сломал лопасть винта и теперь спускался к югу, чтобы пройти в море Лаптевых через пролив Вилькицкого.

Пока угольщик снабжал нас топливом, часть садковцев побывала на берегу и вернулась с покупками: в полярном магазине они запаслись одеколоном, зубным порошком и другими необходимыми вещами.

Глядя на высокие мачты раскинувшегося на каменистом берегу радиоцентра, я невольно вспомнил рассказ Фритьофа Нансена о том, как в 1893 году он проходил мимо Диксона, который был тогда необитаемым, и мечтал подать на родину весть о себе. Нансен хотел оставить почту на холмике под грудой камней,—авось, какой-нибудь капитан нашел бы ее и доставил в Норвегию. Но потом он отказался от этой слишком ненадежной затеи. Теперь можно послать отсюда, с Диксона, любое донесение, и за 10—20 минут оно достигнет любого города мира.

Наконец 4 августа погрузка была закончена, и мы снялись с якоря. Оставалось пополнить запасы пресной воды в Енисейском заливе, пройти архипелаг Норденшельда, пролив Вилькицкого и затем в море Лаптевых возможно быстрее подняться к высоким широтам: надо было спешить с началом экспедиционных работ, так как в восточной части Карского моря и в море Лаптевых складывалась неблагоприятная ледовая обстановка.

Но продвижение на восток неожиданно замедлилось: «Садко» предложили проводить во льдах двух попутчиков — пароходы «Беломорканал» и «Ванцетти» — до встречи с ледоколом «Ермак».

Назавтра же, как только караван приблизился к шхерам Минина, навигационные условия резко ухудшились. Суда попали в торосистый крупнобитый лед мощностью 8 баллов[1]. Нанесло густой туман. С севера подул крепкий ветер, грозивший прижать дрейфующими льдами наш маломощный караван к берегу. Вначале все три судна еще кое-как двигались,

---

[1] Моряки оценивают количество льдов по десятибалльной системе. Лед 8 баллов означает, что участок моря равномерно покрыт льдом приблизительно на 80 процентов его площади.

пытаясь пройти северные острова Бардрунер в 10—12 милях. Но к концу дня в густом тумане суда вошли в сплоченный лед, и «Садко» вынужден был оставить своих спутников, чтобы отыскать более свободный проход.

Мы двигались в самых различных направлениях, пробиваясь то на юг, то на юго-восток, то на восток, то на северо-восток, то, наконец, на северо-запад. Всюду преграждали нам путь сплоченные льды, недоступные для проводки слабых грузовых судов. Пришлось вернуться к ним и остановиться в ожидании, пока не улучшится видимость.

Утро 6 августа не принесло ничего утешительного. Попрежнему стоял туман. Вокруг нас белели льды. Но в 16 часов мы неожиданно приняли радиограмму от парохода «Искра», который сообщал, что он находится почти рядом с нами, лишь немного южнее, и без особых затруднений самостоятельно движется разреженным льдом к проливу Вилькицкого. Насколько различны бывают ледовые условия на самых близких расстояниях!

«Садко» повел своих спутников на юго-запад, чтобы они смогли присоединиться к «Искре». Вскоре действительно мы встретили разреженный лед и оставили здесь «Беломорканал» и «Ванцетти»; сами же направились на север, чтобы обследовать кромку сплоченного льда и поискать там проход на восток. «Садко» удалось продвинуться вперед до 75°17′,4 северной широты. Дальше пути не было. Пришлось возвращаться на юг, чтобы попытаться пройти к проливу Вилькицкого под берегом.

И тут, у 75-й параллели, неожиданно мы встретили одинокое грузовое судно, пробиравшееся среди льдов. Это была «Сура», находившаяся в очень печальном состоянии. Ледяные поля настолько потревожили ее слабый корпус, что впору было грузы из трюмов выбрасывать на лед.

Нужно было оказать немедленную помощь бедствующему судну. Мы почти подошли к нему. В это время снова нанесло густой туман, и пришлось застопорить машину. Пароходы «Беломорканал» и «Ванцетти» сообщили по радио, что они не пробились к «Искре» и идут к «Садко». Теперь наш корабль становился лидером трех торговых судов.

Наступило 8 августа, а мы были так же далеки от начала высокоширотной экспедиции, как и неделю назад. Ледокольному пароходу «Садко» приходилось выполнять функции линейного ледокола, и неудивительно, что существенных результатов на этом поприще нам не удалось добиться.

В 3 часа 45 минут мы встретились в тумане с целым караваном судов. Здесь, кроме «Беломорканала» и «Ванцетти», бы-

ло еще два парохода с лучшими ледовыми качествами. По радио нам предложили захватить с собой «Суру» и пристроиться вместе с ней в кильватер каравану. Теперь уже шесть судов тщетно отыскивали свободный от льдов путь в море Лаптевых.

Начальник каравана, подчинивший себе «Садко», повел пароходы на север. Но и на этот раз не удалось пройти дальше 75-й параллели. Тогда было решено выпустить в воздух небольшой гидросамолет, который мы везли для передачи «Ермаку». При первом же прояснении самолет поднялся. Наблюдения подтвердили данные, полученные «Садко» за день до этого: на севере—сплоченные ледовые поля. Единственный путь, которым можно было пройти к проливу Вилькицкого, лежал у самого берега материка.

«Садко» был отправлен в новую ледовую разведку по пути, указанному самолетом. Оставив караван, мы шли довольно быстро: в береговой полынье лишь изредка встречались отдельные поясины разреженного льда. Данные разведки мы сообщили каравану по радио и больше к нему не возвращались: идя по нашему пути, он мог свободно выйти на береговую полынью, чтобы следовать дальше на восток.

Обогнув остров Белуху с севера и лавируя в тумане между кромкой сплоченного льда и берегом острова Русского, мы проскочили до 95°52′ восточной долготы. Здесь, на 77°08′,6 северной широты, «Садко» 10 августа встретился, наконец, с долгожданным «Ермаком».

Пять дней, затраченных на разведку пути для торговых судов, изрядно истощили наши запасы топлива. Поэтому командование «Садко» подало заявку на 1 000 тонн угля, которые мы намеревались погрузить в Тикси. Но нас разочаровали: угля в Тикси было мало. Значит, надо было возможно экономнее расходовать свои запасы и поскорее начинать работу по назначению.

11 августа «Ермак», приняв с «Садко» самолет и горючее, отошел от нашего борта и взял курс на юго-запад. Мы же двинулись на северо-восток, к проливу Вилькицкого, встречая с каждой милей все более и более трудную ледовую обстановку: дул крепкий северо-западный ветер, густо падал снег, к северу от острова Русского держался лед в 9—10 баллов.

Сильные ветры западной половины забили пролив Вилькицкого сплоченным льдом, против которого «Садко» был бессилен. Льды развернули его кормой вперед и потащили вслед за собой со скоростью 1 мили в час. Корабль теперь дрейфовал кормой вперед. Но лучше двигаться так, чем совсем не двигаться. И мы были очень довольны, когда ветер и льды доста-

вили нас прямым сообщением в море Лаптевых почти без всякого вмешательства с нашей стороны. Здесь льды немного развело, и мы начали пробиваться на север, чтобы начать гидрологический разрез в высоких широтах — от берегов Северной Земли к острову Котельному.

Подобного рода работы описывались неоднократно, и я скажу здесь только, что в этом году они были организованы с большим размахом. «Садко» действовал не в одиночку. Поблизости вела исследовательские работы экспедиция на «Седове». «Малыгин» также исследовал бассейн моря Лаптевых.

* * *

Первые же глубоководные измерения принесли нашим научным работникам чрезвычайно интересные данные. В мелководном море Лаптевых неожиданно были отмечены большие глубины.

16 августа при очередном нашем измерении лот достиг дна на глубине 65 метров. Через 35 миль, остановившись в четырехбальном льду, мы снова произвели промер. Опустили лот на 100 метров. Дна не достали. Вытравили 500 метров троса. Результаты были те же. И только на глубине 805 метров груз коснулся дна.

Весть об открытии больших глубин взбудоражила наш научный коллектив. Теперь крайне важно было определить границы неожиданно обнаруженной впадины. И, невзирая на усложнившуюся ледовую обстановку, измерения глубин мы проводили так часто, как только было возможно.

Мы двигались почти прямо на север над каким-то загадочным подводным провалом, который научные сотрудники назвали глубоководным жолобом.

До сих пор подобные глубины в морях Советской Арктики были дважды обнаружены во время первой высокоширотной экспедиции «Садко» в 1935 году. Тогда такие глубины нашли у восточных берегов Земли Франца-Иосифа и у западных берегов Северной Земли. Эти глубоководные желоба шли также в направлении с севера на юг. Было выяснено, что по дну желобов атлантические воды, занесенные в Центральный Арктический бассейн ветвями Гольфстрима, проникают оттуда далеко на юг Карского моря. В то же время течения, идущие над этими ложбинами, уносят на север воды, опресненные Обью и Енисеем.

Одновременно высокоширотная экспедиция 1935 года на севере Карского моря открыла большое мелководье, посреди которого возвышался остров Ушакова.

Неожиданные открытия пролили свет на динамику дрейфов

в этом секторе Арктики: в то время как на мелководье ледяные поля задерживались, вдоль глубоководных желобов шло интенсивное движение льда. Пропавшее без вести судно отважного лейтенанта Брусилова «Св. Анна» было унесено на север вдоль глубоководного «жолоба «Св. Анны», открытого у Земли Франца-Иосифа. На западе от Северной Земли вдоль «жолоба «Седова» дрейфовал на север в 1934 году «Садко», попавший в тяжелые льды во время рейса к острову Домашнему.

Некоторые исследователи видели в этих открытиях даже подтверждение гипотезы об «арктической Атлантиде». Эта гипотеза утверждает, что восточный сектор Арктики, начиная от Карского моря, подобно легендарной Атлантиде, медленно погружается под воду. Неожиданные и резкие колебания глубин, обнаруженные глубоководными промерами, как будто бы подтверждают относительно недавнее превращение большой гористой страны в морское дно.

Открытие третьего глубоководного жолоба, и притом в мелком море Лаптевых, о котором иногда шутят, что оно пуночке по колено, было чрезвычайно интересно для науки. К сожалению, наблюдения пришлось оборвать на самой интересной точке: как мы ни бились, дальше пройти не удавалось — по всему горизонту от северо-запада через север до юга лежал сплоченный, труднопроходимый лед. Однако то, что мы узнали, должно было послужить ценным материалом для ученых.

Действительно, распределение глубин в мировом океане весьма характерно. Везде у берегов океана лежит так называемая материковая отмель с глубинами, в среднем не превышающими 200 метров. Площадь материковой отмели занимает около 8 процентов всей площади мирового океана. Глубины от 200 до 2 440 метров составляют материковый склон, занимающий 11 процентов площади мирового океана, и только на глубинах свыше 2 440 метров начинается ложе океана с вкрапленными в него океаническими впадинами. Наибольшая океанская глубина была обнаружена у Филиппинских островов — 10 830 метров.

У некоторых берегов материковая отмель почти отсутствует, у некоторых, наоборот, она очень развита. Наиболее далеко отходит от берега материковая отмель как раз у арктических побережий Европы и Азии. Все моря Советской Арктики—Баренцово, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское — расположены на материковой отмели.

Образовалась материковая отмель в результате размыва океаном континентов и опускания берегов. Материковая отмель — это как бы подводное продолжение континентов. По-

этому на ней всегда можно встретить острова континентального происхождения, такие, как Шпицберген, Земля Франца-Иосифа, Северная Земля и др.

На океанских глубинах, то-есть на глубинах свыше 2 440 метров, можно встретить только острова вулканического происхождения, например остров Ян-Майен в Гренландском море.

Понятно, какой большой интерес представляет для науки каждое определение края материковой отмели и каждый выход на большие глубины. Уже говорилось, что на севере Карского моря это было сделано первой высокоширотной экспедицией на «Садко» в 1935 году. К северо-западу от Ново-Сибирских островов край материковой отмели был нащупан экспедицией на «Фраме» (1893—1896 гг.). На северо-западе от Шпицбергена край материковой отмели подробно обследовался различными экспедициями, в том числе русскими. Вот и все выходы на большие глубины, которые можно насчитать на арктическом побережье Европы и Азии.

Выйдя впервые на большие глубины, мы сразу, по распределению глубинных температур и солености, почувствовали, что мы в Северном Ледовитом океане.

Еще Нансен открыл, что повсюду на пути дрейфа «Фрама» теплые и соленые атлантические воды, проникающие в Центральный Арктический бассейн из Гренландского моря, как бы погребены под более холодным и менее соленым слоем полярных вод. Мы почувствовали эти воды, как только начали спускаться с материковой отмели, и сделали гидрологическую станцию на глубине 805 метров. В дальнейшем, по мере нашего продвижения на север, приблизительно по 118-му меридиану восточной долготы, эти атлантические воды чувствовались все явственнее и явственнее. Вот распределение температур и солености, полученное 18 августа 1937 года при глубине моря в 2 381 метр:

Глубина (в метрах)	Температура (в градусах)	Соленость[1]	Глубина (в метрах)	Температура (в градусах)	Соленость
0	—1,46	30,32	200	+1,09	34,65
10	—1,47	30,35	300	+1,34	34,70
25	—1,70	31,58	500	+0,80	34,70
50	—1,77	33,68	800	+0,01	34,72
75	—1,74	33,95	1 000	—0,30	34,72
100	—1,65	34,51			

[1] Соленость, как это принято в океанографии, выражена в промилле. Соленость в 30,32 промилле означает, что в 1 000 граммах морской воды растворено 30,32 грамма твердых веществ.

Из таблицы видно, что на этой станции на глубине приблизительно от 150 до 800 метров расположен слой воды сравнительно высокой солености и положительной температуры. Это атлантические воды. Они нырнули под холодные воды Арктического бассейна в районе к северо-западу от Шпицбергена и прошли к северу от Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа и Северной Земли. Дойдя до жолоба, по которому мы шли, эти воды повернули на юг, повинуясь общему для всего движущегося на земле закону — отклоняться от направления своего движения вправо в Северном полушарии и влево — в Южном.

Эти атлантические воды, неожиданно открытые в море Лаптевых, послужили наилучшим доказательством того, что большие глубины, над которыми мы находились, не принадлежат к какой-нибудь отдельной изолированной впадине, а являются продолжением жолоба, который протянулся в море Лаптевых, от больших глубин Северного Ледовитого океана.

Теперь же нам оставалось как можно скорее пробиться на юг, чтобы выйти из льдов, — ведь впереди у нас было еще очень много работы.

19 августа «Садко» вышел в более легкие льды и взял генеральное направление на северную оконечность острова Котельного.

На этом пути, опять идя над малыми глубинами, мы производили сплошной гидрологический разрез. Он показывал полное однообразие температур и химического состава воды в этом мелководном бассейне. Мы не ощущали влияния ленских вод, — не было отмечено ни понижения солености, ни повышения температуры. Начиная со дна моря и до поверхности, температура была приблизительно одна и та же. В придонных слоях отмечалось сильное развитие сероводорода; жизнь в этих слоях почти полностью отсутствовала.

* * *

Три дня мы продвигались с запада на восток вдоль 77-й параллели, в густом тумане, лавируя среди массивных ледяных полей. Вышина торосов достигала иногда нескольких метров. «Садко» приближался к району «Земли Санникова». Предстоящие поиски волновали весь экипаж. Зимовщики, которых мы везли на острова Де Лонга, втайне мечтали высадиться именно на этой земле, — конечно, в том случае, если бы нам удалось ее открыть.

Воображение у людей разыгрывалось. Вспоминали книги о «Земле Санникова», в частности фантастический роман изве-

стного геолога академика Обручева, в котором он рисует увлекательные картины оазиса древнего, доисторического мира, сохранившегося среди льдов.

Казалось бы, вековая загадка должна была разрешиться. Но природа и на этот раз поставила на пути корабля непреодолимые препятствия: густой туман мешал осматривать горизонт; сплоченный торосистый лед не позволил «Садко» пробиться дальше на север.

Задерживаться же для поисков «Земли Санникова» мы не могли. Пришлось скрепя сердце отказаться от решения этой задачи. Теперь мы спешили к островам Де Лонга, чтобы высадить там зимовщиков и помочь им основать новую полярную станцию. Они ходили злые и хмурые: рухнула мечта о зимовке на легендарной «земле»...

Вечером 24 августа, когда мы шли чистой водой, корабль замедлил ход. Кормовой флаг дрогнул и пополз вниз. Из сирены вырвалась струя пара, и низкий, бархатный гудок «Садко» далеко разнесся над безмолвными водами. Раздался троекратный ружейный залп. «Садко» отдавал траурные почести погибшему в этом месте в 1881 году судну Де Лонга.

* * *

Снова заработала машина «Садко». Забурлил винт за кормой. Мы движемся к острову Генриетты. Судя по старой карте, остров должен быть где-то здесь, совсем рядом. Но на море опустился густой туман, и мы ложимся в дрейф до улучшения видимости.

Рано утром 25 августа туман немного рассеялся, и вдали показался остров причудливой формы, вид которого надолго врезался в память. Гигантский ледяной купол покрывал черную базальтовую скалу, возвышающуюся на 340 метров над водой. Угрюмые каменные стены вулканического происхождения уходили ввысь на десятки метров, и весь остров был похож на неприступный замок.

Мы обнаружили, что остров был неточно нанесен на карту, в стороне от предполагаемого местонахождения. Точные координаты станции, сооруженной нами на острове, таковы: северная широта 77°07′05″, восточная долгота 156°57′. У северо-западного берега держался разреженный лед. «Садко» подошел поближе и попытался обогнуть остров с востока. На пути встретили сплоченные льды. Пришлось вернуться.

В трех кабельтовых от берега, между мысами Денбара и Беннета, был брошен якорь. Здесь с крутых базальтовых скал спускался в море небольшой мостик из затвердевшего снега.

От борта «Садко» отвалила шлюпка. Руководители экспедиции подошли к берегу, высадились на снег, подняли флаг СССР и основали полярную станцию.

Надо было искать подходящее место для высадки зимовщиков и выгрузки их снаряжения. Поэтому, как только шлюпка вернулась, «Садко» снялся с якоря и медленно обошел вокруг острова. Мы все невольно любовались этой величественной каменной глыбой, рожденной силой вулкана среди льдов и мрака. «Садко» казался пигмеем рядом с береговыми скалами Гепрнетты, отвесно обрывавшимися в море со стометровой высоты. Эти черные базальтовые столбы, изъеденные водой и ветром, имели самые разнообразные, на редкость причудливые формы. Мы видели здесь стройные колонны, гигантские каменные зубчатые башни, пирамиды. И над всем этим царил величественный белоснежный купол, линии которого терялись в светлом небе Арктики.

В самом низком месте берег обрывался отвесной тридцатиметровой стеной. Для того чтобы вскарабкаться на него, требовалась альпинистская техника. Нам же нужно было не только высадить на остров людей, но и выгрузить десятки тонн грузов. Поэтому пришлось волей-неволей возвратиться и пришвартоваться левым бортом к естественному причалу из льда и снега, который спускался со скал на северо-западном берегу между мысами Денбара и Беннета.

Этот ледяной мост, толщина которого в самом слабом месте составляла около 4 метров, то и дело пускал в воду «белых лебедей» — небольшие айсберги, — один из которых так качнул «Садко», что все на борту заходило ходуном.

Следует отметить, что остров Гепрнетты — единственный среди островов, лежащих к востоку от Северной Земли, имеющий ледяной купол и ледники, спускающиеся к морю и рождающие айсберги. Такие ледники можно увидеть на Северной Земле, на северном острове Новой Земли, на острове Ушакова, на Земле Франца-Иосифа, на островах Виктории и Белом, между Землей Франца-Иосифа и Шпицбергеном, на Шпицбергене, на Гренландии (из 2,1 млн. квадратных километров ее поверхности 1,9 млн. квадратных километров по-

крыто вечным льдом, толщиной в некоторых местах до 3 километров), на берегах Баффинова залива, на островах Принца Патрика и Мельвиля в Северо-Американском архипелаге. Но нигде больше в Арктике ледников, спускающихся до уровня моря, нет.

От дрейфующего льда место выгрузки было прикрыто мысом Денбара на востоке и небольшим снежным выступом на западе. С севера могли в любую минуту надвинуться ледяные поля. При первом же нажиме льда с северо-запада, севера, северо-востока судно, производящее здесь выгрузку, оставалось без защиты и вынуждено было бы немедленно отойти.

К счастью, с 26 августа по 4 сентября 1937 года дули ветры южной половины горизонта, отгонявшие лед от северо-западного берега острова.

Но 4 сентября ветер перешел к норд-весту, и сразу же к берегу подошли дрейфующие льды. «Садко» немедленно отшвартовался, ушел от берега и лег в дрейф. Лед же подошел вплотную к берегу.

5 сентября изменившееся течение несколько разредило льды у мыса Денбара. Для того чтобы закончить операцию, принять на борт людей и выгрузить оставшиеся вещи зимовщиков, судно приткнулось носом к берегу у этого мыса.

Выгрузка производилась в довольно сложной обстановке, при большом напряжении всех сил экипажа.

Во время разгрузки «Садко» стоял пришвартованный ко льду, словно к причалу, причем лед находился на уровне палубы. Сразу же у берега начинался очень крутой подъем по льду метров на сто.

Груз мы выгружали на лед и перевозили по склону к месту, где строилась станция, на санях, сделанных из бревен. Сани с грузом перетаскивали при помощи судовых лебедок тросом, пропущенным через блок, который был закреплен у места постройки. Всего таким путем было доставлено около 400 тонн грузов.

Пока механики и матросы производили выгрузку, а плотники строили дом для зимовщиков, научные работники торопливо изучали остров.

3 сентября с острова весь день доносились взрывы: подрывник-человекинец Гордеев углублялся в вечную мерзлоту, чтобы установить радиомачту высотой в 25 метров, — новая полярная станция должна была располагать надежной связью с материком.

Я вооружился фотоаппаратом и вдвоем с матросом Малыгиным облазил чуть ли не весь остров. Вспоминается изуми-

тельное ледяное ущелье, по дну которого журчал голубой ручей, кристально-прозрачное озеро пресной воды на леднике, причудливые скалы. С вершины купола, возвышающегося над уровнем моря на 318 метров, в ясную погоду был хорошо виден остров Жаннеты — совсем крохотная скала, затерянная в океане.

Там и сям встречались свежие медвежьи следы. Взобравшись на купол, мы на снегу прочли историю приключений одного моряка, которая могла бы послужить темой для юмористического рассказа.

На самом куполе был установлен флаг. По следам мы увидели, как медведь подошел к этому флагу, постоял рядом с ним, вероятно, разглядывая незнакомый предмет, осторожно обошел его и направился дальше. Потом мы увидели широкий отпечаток на снегу, — медведь лег. И тут же, рядом, — такие же свежие человеческие следы. Видимо, человек шел, не торопясь, рассеянно поглядывая по сторонам. И вдруг буквально в двух шагах от места, где лежал медведь, — два глубоко отпечатанных человеческих следа, и затем — те же, но скачущие, широко отстоящие друг от друга следы, уходящие в сторону: человек чуть-чуть не споткнулся о медведя и поспешно ретировался. Потревоженный медведь встал, лениво потоптался на месте и неторопливо ушел в противоположном направлении.

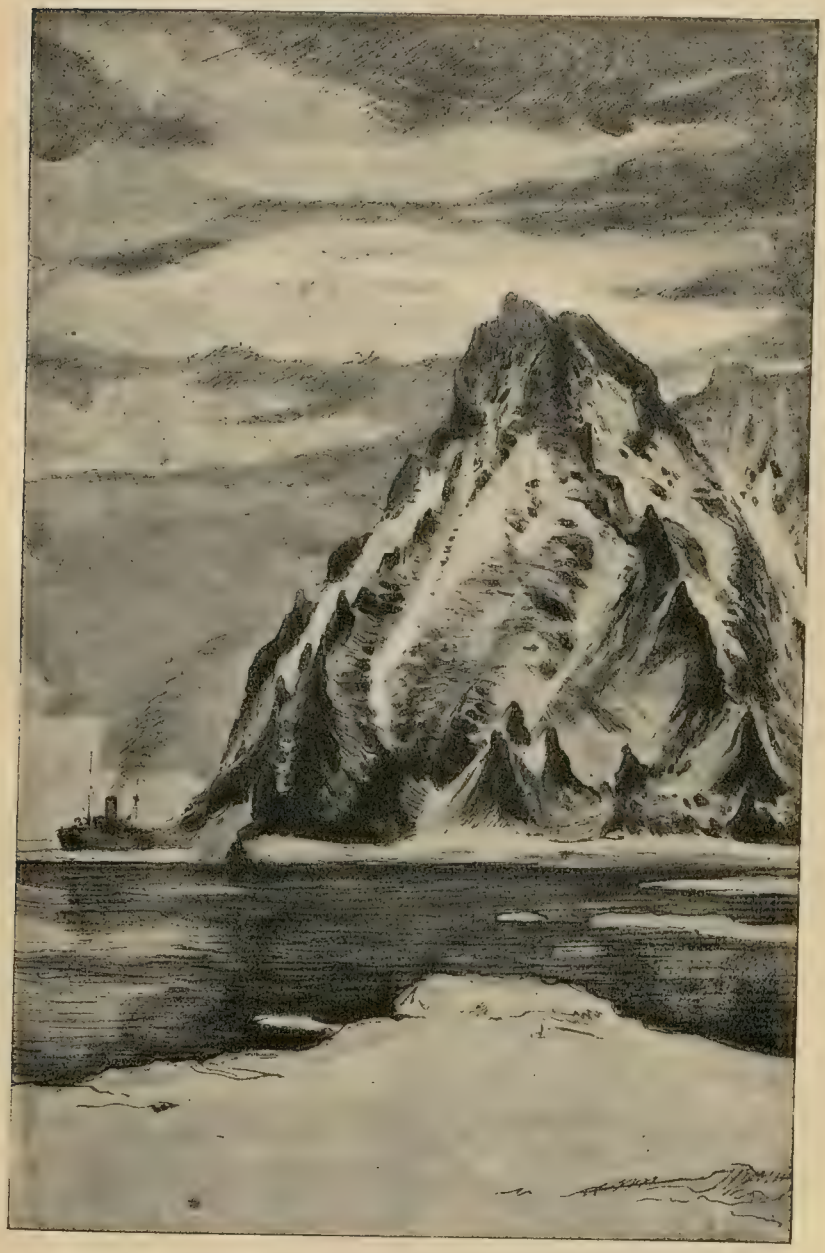
Когда мы вернулись на корабль и рассказали эту историю, громкий хохот потряс кают-компанию. Но ее героя так и не удалось найти. Тайну встречи с медведем и стремительного бегства до сих пор хранит кто-то из наших спутников...

* * *

Около 10 дней простоял «Садко» у берегов острова Генриетты, производя разгрузку. 5 сентября постройка полярной станции была закончена. Простившись с семью зимовщиками, мы продолжали плавание. Теперь оставалось посетить необитаемые острова Жаннеты, Беннета, Жохова и закончить на этом свои работы.

Плавание близилось к концу. Радость предстоящей встречи с близкими омрачалась лишь несчастьем, приключившимся с комсомольцем Колей Розовым. Молодой механик, управляя лебедкой при выгрузке на Генриетте, оступился, и ему оторвало три пальца на левой руке. Это событие впоследствии лишило его возможности закончить вместе с нами ледовый дрейф через Ледовитый океан.

К острову Жаннеты мы подошли как раз в Международ-



«Садко» подошел к скалистым берегам острова Генриетты...

ный юношеский день[1]. Эта высокая базальтовая скала, одиноко торчащая в океане, еще ни разу не посещалась человеком.

Группа научных работников, решившая высадиться на острове Жаннеты для геофизических наблюдений, с огромным трудом карабкалась на отвесные черные скалы. Большие стаи птиц, потревоженные людьми, снимались с камней и с громкими криками кружились над «Садко».

Один из научных работников заметил на вершине острова белого медведя. Выстрелом из ружья он убил мохнатого отшельника, но никакого геройства в этом поступке экипаж корабля не увидел: выстрел был бесцельным, так как стащить медведя с неприступной скалы было невозможно. Злополучному охотнику пришлось не только вытерпеть насмешки команды, но и получить выговор в приказе за легкомыслие.

После тщательного обследования на северном мысе, которому мы присвоили имя Международного юношеского дня, на высоте 250 метров был сложен из камней высокий гурий. На нем водрузили советский флаг.

Пройдя 60 миль на юго-запад, «Садко» остановился у острова Жохова. Казалось, что мы перенеслись совсем в иную географическую зону. Остров Жохова не имеет ничего общего с вулканическими скалами Жаннеты и Генриетты; мягкий рельеф, сильно развитое почвообразование, отсутствие ледяного покрова — вот его характерные черты.

Топографы произвели съемку. Окружность острова Жохова оказалась равной 30 километрам. На севере и на юге были найдены обширные лагуны. Узкая песчаная коса, отделяющая южную лагуну от моря, была завалена грудами плавника, — он мог бы служить прекрасной топливной базой для целого поселка.

Таким образом, сама природа создала здесь все условия для организации хорошей полярной станции. Но остров давно уже не посещался людьми. Об этом можно было судить хотя бы по поведению зверей, населявших его. На серовато-желтой поверхности земли там и сям мелькали белые точки — это спокойно гуляли медведи, с любопытством разглядывавшие «Садко». Непуганые песцы подходили совсем близко. Мы видели много птиц, замечали следы оленей.

В верхних слоях почвы наши геологи нашли бивни и берцовую кость овцебыка — красноречивое свидетельство того, что остров с древнейших времен изобиловал животными.

Утром 8 сентября «Садко» отдал якорь у острова Беннета. Этот холмистый остров имеет довольно длинную историю.

---

[1] С 1946 года — Всемирный день молодежи, отмечаемый 10 ноября.

В 1902 году на острове Беннета останавливался русский путешественник Толль. Отправившись отсюда к материку пешком по льду, Толль погиб с тремя своими спутниками в пути.

У мыса Софии мы обнаружили стоянку Толля: развалины хижины, патроны, разорванную одежду, обломки инструментов и другие предметы. Все это мы бережно собрали, чтобы передать в Музей Арктики.

Двое суток обследовали мы остров. На карту были нанесены его точные очертания. Определены астрономические пункты.

Как и наши предшественники, мы обнаружили на острове богатый животный мир. Повсюду виднелись следы зверей. Стаи птиц с криками перелетали с одного холма на другой. В одном месте на берегу встретили старого, дряхлого моржа, который сердито глядел на незнакомцев, нарушивших его покой. Вокруг моржа собралась целая толпа любопытных. Поворачивая из стороны в сторону свою круглую усатую голову с налитыми кровью глазами, он только шипел, когда смельчаки норовили вскочить ему на спину.

Фотографы со всех сторон засняли престарелого жителя острова, и он лениво отполз чуть подальше от нас, неуклюже шевеля ластами...

Уточнив координаты островов Жохова и Беннета и обследовав их, мы направились в порт Тикси, чтобы запастись там углем и вернуться на родину. По пути «Садко» 10 сентября подошел к острову Фаддеевскому, чтобы снять двух астрономов, оставленных там экспедицией, работавшей на «Седове». Астрономов мы нашли на мысе Благовещенском. Этот мыс выглядел крайне непривлекательно: с его обрывистых берегов стекали обильные потоки жидкого и вязкого ила, смешанного со льдом и снегом.

Основная порода острова — окаменелый лед, покрытый современными морскими отложениями.

Природа острова Фаддеевского характерна для всего архипелага Ново-Сибирских островов и побережий у устья Лены. Это область ископаемого льда, хорошо исследованного экспедицией Толля.

По Толлю, ископаемый лед — это остатки древнего оледенения, погребенного под позднейшими морскими отложениями. Ископаемый лед встречается в наиболее яркой форме на Ляховских островах. На острове Б. Ляховском отвесная стена ископаемого льда, покрытая сверху почвой, поднимается над морем в некоторых местах до 40 метров. В нижнем слое ископаемого льда море вымывает пещеры и гроты. Берега такого типа обычно заканчиваются ледяным дном, простирающимся

довольно далеко от берега и покрытым сверху измельченным земным материалом.

В настоящее время идет сильное разрушение ископаемого льда. Поэтому на его поверхности появляются все новые и новые остатки когда-то погребенной и замороженной флоры и фауны. Недаром Ляховские острова и прилегающую к ним часть материка называют «кладбищем мамонтов», — так много здесь находят бивней и скелетов этих могучих, вымерших теперь животных. Вследствие разрушения, скопления ископаемого льда постепенно уменьшаются и даже исчезают сами острова. Береговая черта на Ляховских островах в некоторых местах отступает, по крайней мере, на полметра в год.

Острова Васильевский и Семеновский, расположенные в море Лаптевых к северу от мыса Борхая и к западу от мыса Столбового, первый раз были нанесены на карту в 1823 году, затем еще раз — в 1912 году и, наконец, были обследованы в 1936 году. При этом оказалось, что за 113 лет остров Семеновский уменьшился более чем в 7 раз, а остров Васильевский совсем растаял. Там, где его видели в 1823 и 1912 годах, в 1936 году оказалась только подводная банка[1].

Садковцы помогли участникам седовской экспедиции установить астрономический пункт и доставили их в шлюпке на наш корабль, стоявший в миле от берега: подойти ближе к мысу Благовещенскому невозможно из-за мелководья. Научные сотрудники взяли с собой большую глыбу многовекового льда: они решили доставить ее для исследования в ледовую лабораторию Арктического института.

Сделав еще один гидрологический разрез западнее острова Бельковского, мы обошли остров Столбовой с востока и рано утром 12 сентября встретили «Седова». Уже три месяца на борту этого корабля плавала гидрографическая экспедиция. 200 гидрологических станций, многочисленные топографические, астрономические, гидрографические наблюдения — таков был предварительный итог его работы. Теперь «Седов» направлялся из Тикси в пролив Санникова, чтобы провести там еще несколько существенных наблюдений.

К сожалению, встреча была очень кратковременной, и нам не удалось как следует побеседовать с седовцами: мы спешили в Тикси за углем, а они торопились к Новой Сибири, где их ожидали участники экспедиции, высаженные на остров для береговых наблюдений.

В Тикси мы прибыли утром 13 сентября. Здесь нас ждали неприятные известия.

Во-первых, в Тикси нехватало угля.

---

[1] В 1948 году растаял и остров Семеновский.

Во-вторых, ледовые прогнозы, которые составлялись в начале навигации, оказались неверными.

Потепление Арктики, начавшееся с 1920 года, спутало все расчеты специалистов. До этого предполагалось, что в высоких широтах вечно удерживается так называемая «полярная шапка» повышенного атмосферного давления — своеобразный барьер, преграждающий дорогу западным и юго-западным теплым ветрам с Атлантики. На деле же оказалось, что «полярная шапка» в эпоху потепления устойчива лишь весною. В остальные же месяцы атлантические циклоны пробивают барьер и прорываются далеко на восток — вплоть до моря Лаптевых.

И вот в августе и сентябре 1937 года эти циклоны, прорвавшись сквозь барьер «полярной шапки», устремились на восток приблизительно по 80—85-й параллелям. В восточной части Карского моря начались сильные западные ветры. Они пригнали льды к Северной Земле, создали сплоченный барьер льдов в районе мористее архипелага Норденшельда и, с силой протискивая льды через пролив Вилькицкого, начали буквально забивать ими море Лаптевых. Мы сами были свидетелями могучего стихийного дрейфа, когда прошли пролив Вилькицкого кормой вперед.

В Тикси нам сообщили, что этот стихийный дрейф подхватил в Карском море целый караван кораблей во главе с ледоколом «Ленин» и выбросил его, как пробку, через пролив Вилькицкого в море Лаптевых. Сейчас этот караван находился в западне: впереди была полоса сплоченных льдов шириной в 30 миль.

Итак, ледовые прогнозы не оправдались. И все-таки их надо всемерно развивать. В Арктике нужно плавать «с открытыми глазами», чтобы в каждый момент знать, где, когда и какой встретится лед. Ледовые прогнозы должны все время проверяться и дополняться судовой и летной ледовой разведкой. Судовой разведки в 1937 году ни в Карском море, ни в море Лаптевых не было. Летную разведку выполнял только один самолет, да и то лишь в Карском море.

Что касается прогнозов, то понятно, что их составление возможно только при условии, что все суда, плавающие в Арктике, будут тщательно собирать различного рода сведения как о льде, так и о пространствах чистой воды. Мы сами были грешны в этом отношении. Дойдя до 78°34′ северной широты и 118°28′ восточной долготы и встретив здесь непроходимые льды, мы не повернули на запад и не обследовали район до Северной Земли, где, повидимому, было чисто. До сих пор остался неясным вопрос, можно ли было в 1937 году пройти из Карского моря в море Лаптевых не проливом Вилькицкого, а проливом Шокальского.

Такие моря, как Лаптевых, Ново-Сибирское и Чукотское, только условно можно назвать морями. В сущности, это только заливы Центрального Арктического бассейна. Все они совершенно открыты на север, и ничто не препятствует выносу льдов из этих морей в Арктический бассейн и, наоборот, приносу льдов из Арктического бассейна. Все это, хотя и в меньшей степени, относится и к Карскому морю.

Отсюда вытекает: пока мы окончательно не изучим центральной части Северного Ледовитого океана, до тех пор и к прогнозам нельзя предъявлять особых требований.

Теперь далеко от нас, на дрейфующем ледяном поле, работала станция «Северный полюс». Как много нового и полезного дадут результаты ее наблюдений!..

Из Главсевморпути командованию «Садко» был передан приказ — переключиться в помощь ледоколам по проводке караванов торговых судов. Но как это сделать, если угольные бункеры корабля почти пусты?

Пришлось дожидаться каравана с углем, прибывавшего с верховьев Лены через пятидневку.

Тем временем на море разыгрался сильнейший шторм. Не успели мы принять уголь, доставленный пароходом «Партизан Щетинкин», как эфир принес несколько сигналов с требованием немедленной помощи.

Первым, в 9 часов утра 20 сентября, запросил помощи ледокольный пароход «Малыгин»; он оставил исследовательские работы, чтобы помочь пароходам «Молотов», «Искра», «Ванцетти» и «Беломорканал» дойти до Тикси. «Малыгин» сообщал, что «Искра» получила пробоину, а остальные пароходы не справляются с имеющимися у них на буксире баржами.

Затем послышались сигналы бедствия с гидрографического судна «Хронометр», терпевшего серьезную аварию у мыса Борхая. Спешно подняв пары, мы вышли в море, чтобы оказать помощь терпящим бедствие судам. В первую очередь мы хотели направиться к «Хронометру». Но на пути был получен сигнал бедствия от моторного бота «Челюскин», который находился ближе, нежели «Хронометр».

Погода была скверная. Девятибальный северный ветер хлестал почти непрерывными снежными зарядами. Над свинцовой маслянистой водой неслись рваные темные тучи. Гигантские валы ходили по морю. «Садко» швыряло, словно пустую консервную банку. Трудно было не только ходить по палубе, но даже стоять.

Все же кое-как удалось разыскать «Челюскин». Крохотное суденышко отчаянно пыхтело, отплевываясь от заливавшей его воды. Якорный канат натянулся, как струна. Даже при

полном напряжении машины слабосильный «Челюскин» не мог хотя бы частично ослабить это натяжение. Целые горы воды обрушивались на палубу, целиком погребая под собой судно. Но потом оно снова выкарабкивалось на поверхность, мотор откашливался и продолжал работать.

«Снимайтесь с якоря, ложитесь в дрейф, — передали мы на «Челюскин», — подадим вам буксир».

Сорок минут провозились на «Челюскине» с якорем. Но брашпиль был слаб, и оторвать якорь от грунта так и не удалось. Капитану ничего не оставалось делать, как сообщить, что он сам продержится до утра и от помощи отказывается.

Мы поспешили к «Хронометру». Из Тикси прибыла радиограмма, что к «Малыгину» уже вышел буксирный пароход «Леваневский», которому было приказано спасать баржи каравана. «Хронометр» же на вызовы больше не отвечал. Это усиливало беспокойство за его судьбу, и мы старались возможно скорее добраться до мыса Борхая.

Узкая полоска низменного мыса открылась лишь на рассвете 21 сентября. У песчаной косы кипели белые буруны. Среди них можно было разобрать какое-то маленькое черное пятнышко.

Подошли поближе. Теперь уже было ясно, что это пятнышко и есть «Хронометр». Судно находилось в самом жалком состоянии. Перевернутое лагом и выброшенное на песок, оно лежало на берегу, тяжело накренившись на борт. Позади суетились люди, перебравшиеся на сухую землю.

«Хронометру» теперь ничем уже нельзя было помочь, тем более, что «Садко» не мог подойти к нему ближе чем на 4 мили из-за мелководья. Но оставить на произвол судьбы его экипаж мы не имели никакого права, и «Садко» остался у берега ждать, пока волнение уляжется настолько, что катером и шлюпками удастся снять людей.

Назавтра мы сделали несколько таких попыток, но безрезультатно. И только к вечеру катер и вельбот добрались до берега и приняли 23 иззябших, мокрых и голодных моряка.

Когда катер с вельботом на буксире подходил к «Садко», мы с изумлением обнаружили, что, кроме людей, на них находились четвероногие мохнатые пассажиры. Видимо, моряки «Хронометра» успели спасти корабельных псов. Когда же катер подошел ближе, наше изумление удвоилось: рядом с маленькими щенками сидел крохотный белый медвежонок, ростом не больше дворовой собаки. Словно соображая всю серьезность происходившего вокруг, медвежонок вел себя очень смирно, как и подобает спасенному пассажиру.

Через несколько минут все объяснилось. Медвежонок, пойманный во время охоты, принадлежал одному из научных работников, находившихся на «Хронометре». Звали медвежонка Машкой, и было ему отроду всего месяца три. Хозяин подарил Машку нам в знак благодарности за спасение.

К этому забавному мохнатому существу я вернусь еще не раз. Тогда же нам было не до медвежонка. Нас опять звал на помощь «Малыгин», который пробивался в тяжелых льдах к застрявшему моторному боту «Ленсовет». Пароходы, проведенные им сквозь льды, уже ушли в Тикси.

Десять часов затратили мы на продвижение к «Малыгину». За мысом Северо-Восточным нам пришлось повернуть обратно, так как с «Малыгина» передали:

«Подошли к «Ленсовету». Поле начало разрушаться. Полагаю, что «Садко» может следовать по назначению...»

Четверо суток находились мы в спасательном рейсе. Только во второй половине дня 24 сентября «Садко» вернулся в Тикси, где нас ждало большое общество. Словно в заправском порту, здесь высился лес мачт и труб. На рейде стояли «Беломорканал», «Кингисепп», «Искра», «Молотов», «Ванцетти». Отправив на берег команду «Хронометра», «Садко» присоединился к этой компании. А немного погодя в порт вошел «Малыгин». Он лихо развернулся и стал рядом с нами.

Семь кораблей собралось одновременно в этом далеком уголке Арктики, который еще не так давно вообще был малообитаемым местом.

Это внушительное зрелище невольно радовало глаз. Но в то же время возникали и новые заботы: где найти топливо для всех семи кораблей?

Время было позднее. В спокойных бухтах уже началось образование молодого льда. Еще немного, и он должен был окрепнуть. Между тем мы все еще никак не могли расстаться с Тикси.

После дележа остатков топлива на нашу долю пришлось всего 150 тонн угля. С таким голодным пайком трудно было рассчитывать на успешную борьбу с крепнущими льдами.

В голове роились мысли о зимовке, о долгой разлуке с семьей. В одну из таких трудных минут я случайно нашел на самом дне чемодана маленький незнакомый сверточек. Из свертка выпала плитка шоколада и листок бумаги, исписанный знакомым, родным почерком.

Этот наивный, непрошенный дар взволновал и обогрел меня. Из Тикси в этот день улетел на юг последний самолет, и я

отправил с ним письмо в Москву. Старался писать бодрее и веселее, говорил о близкой встрече, хотя сам-то я уже не был в ней уверен.

Вечером—еще одна неожиданная радость. В дверь каюты постучали, и знакомый негромкий голос спросил:

— Можно?

Через мгновенье передо мной стоял Андрей Георгиевич Ефремов, мой сослуживец по ледоколу «Красин», на котором мы плавали около двух лет. Спокойный, в высшей степени деловитый и исполнительный штурман, Андрей Георгиевич пользовался на «Красине» всеобщим уважением. Его мягкий, немного усталый взор замечал малейшую неисправность. Без шума, без крика он брался за дело, работал неторопливо, методично и не успокаивался до тех пор, пока все не было в полном порядке.

Я был очень обрадован нежданной встречей. Оказывается, в эту навигацию Андрею Георгиевичу поручили руководство практикой студентов на пароходе «Малыгин», и мы только случайно не встретились с ним еще на Диксоне.

Мы долго беседовали. Вспоминали «Красина», походы на остров Геральд, на остров Врангеля, на Чукотку. С уважением говорили о нашем общем учителе—отважном капитане Белоусове. Вспоминали Владивосток, его зеленые сады, его голубые бухты, подернутые сероватой дымкой, Орлиное гнездо и десятки других живописных уголков, с которыми оба так свыклись за годы работы в Приморье.

Чтобы поднять настроение, мы старались убедить друг друга, что завтра или послезавтра и «Садко» и «Малыгин» пойдут на восток и что через две недели мы встретимся со старыми друзьями на солнечных улицах Владивостока.

Но утром 27 сентября прибыл неожиданный приказ: «Садко» итти на запад в помощь ледоколу «Ленин», «Малыгину» итти к «Красину», совместно с ним бункероваться с угольщика и затем тоже пробиваться на запад.

ИТАК, ОСТАЕМСЯ НА ЗИМОВКУ

Из Ти́кси мы ушли ночью, на четырнадцатые сутки после прихода туда. Было холодно и темно. Огни заполярного порта быстро растаяли в тумане, и только мерное дыхание машины да шорох и звон ледяных игл напоминали о том, что мы не стоим на месте, а движемся вперед.

Все происходило так, как и следовало ожидать. Мороз крепчал. С каждым часом на воде появлялось все больше и

больше ледяного сала. Темносвинцовый налет его затягивал все более обширные пространства, уничтожая на воде ветровую рябь. Теперь вокруг расстилалась угрюмая и безрадостная в своем необычайном спокойствии водяная пустыня, подернутая ледяным муаром.

На рассвете 29 сентября, перевалив через 74-ю параллель, мы вошли в молодой блинчатый лед. Небо посветлело, — близились сплошные поля. Вокруг на воде покачивались белесые кружочки. С каждой пройденной нами милей этих ледяных блинов становилось все больше. Вскоре мы шли уже среди смерзающихся кусков молодого льда, по краям которых тянулись аккуратные валики, — казалось, будто море покрыто гигантским рыбачьим неводом.

К полудню «Садко» уже вынужден был пробиваться крупнобитым льдом. Теперь мы двигались медленно, лавируя и выискивая разводья. Никто не радовался встрече с ледяными полями, как ни красивы они были.

Невольно вспоминалось испытанное правило китобоев: «Суда, не успевшие выйти из старых льдов до начала нового замерзания, обречены на зимовку».

Только наша новая пассажирка — перешедшая с «Хронометра» юная медведица Машка — была довольна. Теперь она со своим другом корабельным щенком Нордиком все время проводила на корме, любуясь бело-голубой равниной, расстилавшейся по сторонам, — видимо, после кораблекрушения льды ей казались более надежными и привлекательными, чем вода...

Но в эти часы было не до шуток. Льды с каждым часом становились все более мощными и труднопроходимыми.

Среди мертвой ледяной пустыни за 74-й параллелью мы встретили 29 сентября стоявший у перемычки сплоченного старого льда пароход «Кузнецкстрой». Это судно находилось в трудном, чтобы не сказать отчаянном, положении. Оказывается, с ним целую пятидневку возился ледокольный пароход «Седов», тщетно старавшийся вытащить его на чистую воду.

Из этих попыток ничего не вышло. У самого «Седова» был поврежден винт. Обоим пароходам нехватало топлива. Пока «Седов» пытался вывести «Кузнецкстрой» из льдов, оба судна попали в дрейф, и их понесло на север. 23 сентября эти пароходы испытали сжатие, а через три дня «Седов» вынужден был оставить своего тяжеловесного спутника и самостоятельно пробиваться к каравану «Ленина»: два парохода в этом караване потерпели аварию, и «Седову» предложили взять их на буксир.

«Кузнецкстрой» попытался пробиться на восток, но льды остановили его. Надо было помочь ему выбраться из этой пустыни.

Не теряя времени, «Садко» околол лед вокруг парохода, пробил торосистую перемычку, протянувшуюся с юго-востока на северо-запад, и повел «Кузнецкстрой» к проливу Санникова. Двигались медленно, в густом тумане. Наконец поздним вечером 30 сентября мы вышли на чистую воду в районе острова Столбового и отпустили «Кузнецкстрой». Теперь он мог уйти во Владивосток.

Я долго провожал взглядом этот транспорт, мысленно рассчитывая, на какой день плавания он доберется до Тихого океана.

Можно было бы послать с ним письмо в Москву. Но что я написал бы в этом письме? Мы не могли теперь сказать ничего определенного не только о завтрашнем дне, но даже о ближайшем часе.

«Садко» простоял до полуночи на месте, выжидая, не понадобится ли снова помощь «Кузнецкстрою». Когда же выяснилось, что он продвигается вполне свободно, не встречая льдов, мы повернули на обратный курс: нас настойчиво звали на помощь каравану «Ленина».

* * *

3 октября ночью было проведено по радиотелефону совещание командиров «Ермака», «Ленина», «Садко» и «Седова». Капитан «Седова» Д. И. Швецов сообщил, что после того, как его корабль расстался с «Кузнецкстроем», он попал в тяжелые льды и самостоятельно выбраться из них не может. Борясь со льдами, «Седов» повредил еще одну лопасть винта, и ее пришлось менять.

Нам предложили немедленно отправиться на помощь «Седову» и вместе с ним пробиться к каравану «Ленина», чтобы взять на буксир аварийные суда.

С рассветом мы двинулись на выручку «Седову». Падал густой снег. Видимость сократилась до предела. Ртуть в термометре упала до минус 10 градусов.

Когда снегопад несколько ослабел, открылось безрадостное зрелище. Вокруг «Садко», насколько можно было охватить взглядом, расстилались льды. Среди бурых и грязных, обтаявших за лето торосов, оставшихся от прошлогодних полей, сверкали молодые голубоватые глыбы.

В разводьях вода дымилась, быстро покрываясь кристаллами льда. То и дело налетал сырой и плотный туман, грязные клочья которого беспрерывно носились из конца в

конец над мелким морем. Последние птицы покидали Арктику, и их тревожные крики бередили душу.

В 11 часов утра на 76°47′,3 северной широты и 117°00′ восточной долготы мы увидели, наконец, «Седова». Его тонкая, высокая труба извергала клубы дыма. Можно было безошибочно сказать, что машина «Седова» работает полным ходом. Но он почти не двигался с места.

«Садко», выглядевший значительно скромнее большого, высокобортного «Седова», обладал более мощной машиной и лучшими ледокольными качествами. Поэтому мы довольно быстро разбили перемычку и соединились с кораблем, с которым теперь нам не суждено было расставаться.

Седовцы обрадовались этой встрече: они могли итти в кильватере за «Садко». Не теряя времени, двинулись дальше, на соединение с «Лениным». Однако уже к вечеру пришлось остановиться: путь на запад был закрыт.

Наутро мы возобновили попытки выбраться из льдов, двигаясь на юго-юго-восток. Но вскоре опять кораблю пришлось остановиться.

С рассветом 6 октября «Садко» по собственной инициативе отправился на ледовую разведку. Хотелось разведать восточную кромку мощного ледового барьера, по ту сторону которого беспомощно застыл караван ледокола «Ленин».

Мы шли, ломая молодой лед, толщина которого уже достигала 10—15 сантиметров. Среди этого молодого льда то и дело встречались поясины старого, недоступного для ледокольного парохода. И их приходилось обходить. Над льдами попрежнему висел густой туман.

Двое суток блуждали мы вдоль барьера, отделявшего нас от каравана «Ленина», тщетно пытаясь отыскать в нем хотя бы малейшую лазейку. Только в одном месте удалось обнаружить среди старых торосистых гряд тянувшееся на запад до самого горизонта поле ровного льда, засыпанного снегом. Но он оказался настолько прочным и вязким, что после трех ударов, сделанных с разгона, удалось продвинуться всего на полкорпуса. Пришлось отказаться от попытки пробиться на запад, отойти к «Седову» и снова остановиться в ожидании, пока к нам не подойдет мощный ледокол.

Результаты разведки были следующим образом сформулированы в донесении:

«Барьер тяжелого смерзшегося льда, разделивший ледокольные пароходы «Садко» и «Седов» с караваном ледокола «Ленин», повидимому, образовался из прибрежной полосы льда, которая во время навигации держалась около берега Прончищева. Ветры западной половины, действовавшие в последнее время, отогнали эту полосу от бере-

га. Своим южным концом она соединилась со льдом, который во время навигации наблюдался в юго-западной части моря Лаптевых, на востоке от острова Б. Бегичев, распространяясь в Оленекском заливе и дальше на восток. Своим северным концом ледяной барьер соединился со льдом, продрейфовавшим через пролив Вилькицкого из Карского моря. По мере того как этот барьер отходил от берега Прончищева, между ним и землей образовывался молодой лед, на который и вышел «Ленин» со своим караваном...»

Таким образом, караван ледокола «Ленин» попал в своеобразный капкан, из которого не было выхода: дорога на запад была забита льдами, скопившимися в проливе Вилькицкого, а дорогу на восток преграждал замкнувшийся кольцом барьер матерого льда. В такое позднее время года и в столь сложной ледовой обстановке нечего было и думать о проводке через барьер вышедших из строя судов ледокольными пароходами. Хорошо, если бы «Ленину» удалось провести на восток хотя бы часть наиболее крепких торговых судов, оставив остальные на зимовку в устье одной из рек. Нам же надо было как можно скорее уходить во Владивосток, пока это было возможно. Никакой помощи «Ленину» ни «Садко», ни «Седов» оказать не могли.

9 октября с востока подошел «Малыгин». Он пришвартовался к борту «Седова». Началась перегрузка угля.

К утру 15 октября молодой лед достиг толщины 29 сантиметров. В 9 часов 20 минут корабли отошли на 3 мили к востоку и остановились. На другой день попытки пробиться на восток были возобновлены. Но в этот раз прошли и того меньше — всего 0,6 мили. Стоял туман, льды крепли.

Было решено начать поход на восток с рассветом следующего дня. Возглавить это движение должен был «Малыгин», обладавший бо́льшим запасом угля и большей осадкой.

* * *

В девятом часу утра 17 октября наш соединенный караван двинулся к Новой Сибири. Но каждая миля давалась с неимоверными трудностями.

Сейчас, когда вспоминаешь эти далекие дни, трудно отделить их друг от друга, — они все как бы слились в один большой и трудный день.

Люди лишились сна и отдыха. Даже педантичный и спокойный старший механик — «Матвей в кубе» — осунулся и как будто немного убавил в весе. Он почти все время проводил в машинном отделении, чутко прислушиваясь к работе механизмов, работавших на пределе своей мощности. Старший машинист Сергей Токарев, с глазами, красными от

бессонницы, сам следил за каждым подшипником и каждой масленкой. Коля Розов с перевязанной рукой не вылезал из котельной, подбадривая выбивающихся из сил кочегаров. Пар все время держали «на марке».

Над морем стоял неумолчный лязг, стон и грохот. То «Садко», то «Малыгин» по очереди, то оба вместе набрасывались на ледяные поля и медленно, дрожа от напряжения, вползали на них со скрежетом и звоном. Лед медленно уступал и как бы нехотя отваливался кусок за куском. «Седов» лавировал среди обломков, стараясь не отстать от нас. Но машина у него была слабее, чем у «Садко» и «Малыгина», поэтому «Седов» то и дело застревал. Приходилось возвращаться и окалывать его.

18 октября счастье как будто повернулось к нам лицом. Наступило полнолуние. Приливно-отливные явления, всегда усиливающиеся во время полнолуния и новолуния, вызвали подвижки льдов. Озаренные холодным сиянием ночного светила, ледяные поля искрились и сверкали синеватым блеском. Между ними зияли черные провалы. Работая день и ночь, корабли при свете луны лавировали среди тяжелых полей, стараясь выискать путь от одного разводья к другому.

За сутки мы прошли целых 68 миль. Еще два-три таких перехода, и мы были бы в относительной безопасности. Но это была последняя удача. Начиная с 19 октября, скорость продвижения кораблей начала резко падать. На другой же день застрял во льдах «Малыгин», и «Садко» несколько часов окалывал его. Затем в сжатие попал «Седов».

20 октября механики подсчитали оставшиеся запасы топлива. На «Малыгине» было 210 тонн угля, на «Садко»—180, на «Седове» — 181. Чтобы сэкономить топливо, остановили судовые динамомашины и перешли на керосиновое освещение.

Сильный снегопад мешал выбирать путь. С каждой милей встречались все более тяжелые торосистые ледяные поля. Наконец 21 октября мы попали в десятибальный лед. На море опустился туман. Термометр показывал 10 градусов ниже нуля. Наблюдалось сжатие и легкое торошение. Почти весь день было темно. Всюду — от капитанского мостика до кубрика и камбуза — говорили о зимовке.

На борту ледокольного парохода «Седов», кроме участников научной экспедиции, находилось много студентов, отбывавших морскую практику, и зимовщиков, снятых с полярных станций. У студентов срывался учебный год. Зимовщики же, пробывшие в Арктике по два года, мечтали о встрече с родными и близкими, о южном солнце, о теплом климате.

За весь день 21 октября караван, забравшись в самую гущу сплоченных льдов, спустился к югу лишь на 10 миль. Почти настолько же льды отнесли нас на северо-восток. Таким образом, мы фактически остались на том же месте.

На другой день с рассветом корабли снова начали пробиваться на юг. Перемычки старого льда «Садко» и «Малыгин» пробивали совместно, работая параллельно в два русла. «Седов» шел в кильватере. Русло беспрерывно зажимало льдом. Кругом на небе сверкали белые отблески, означавшие, что вокруг нас повсюду сплошные ледяные поля.

В 15 часов 50 минут подошли к большой торосистой гряде старого льда, преградившей путь. «Садко» и «Малыгин» снова бросились в совместную атаку на лед. Медленно, метр за метром отвоевывали они путь для «Седова», державшегося в кильватере. Наконец к 18 часам удалось добить перемычку и выйти на большую полынью. Но края прорубленного русла тотчас же сошлись обратно, и «Седов», не успевший проскочить через перемычку, был зажат в ней.

Пришлось развернуться и всю работу начать сначала. Только к полуночи «Садко» и «Малыгину» удалось добраться до «Седова». Возле него остановились: вперед мы не могли продвинуться ни на метр, назад разгона не было, справа и слева высились гигантские груды торосов. «Малыгина» поджало почти к самому борту «Садко». Корабли находились друг от друга на расстоянии 6—8 метров.

22 октября в 24 часа мы находились на 75°26′ северной широты и 133°22′ восточной долготы, то-есть в 37 милях от южной оконечности острова Бельковского, где была чистая вода.

Только к утру 23 октября русло стало понемногу расширяться, — лед незначительно разводило. Вскоре «Седов» вырвался из перемычки, а затем задним ходом выбрались из нее «Садко» и «Малыгин».

Сжатия учащались. Молодой лед сдавливало и наслаивало. На востоке, юго-востоке и юге виднелся мощный торосистый лед. Дальнейшие попытки пробиваться на юг были бесцельны. Поэтому с наступлением темноты — в 15 часов 35 минут — корабли остановились в дрейфующих льдах.

Корабли попали в ледовый дрейф, в трудностях которого мы прекрасно отдавали себе отчет: много кораблей уходило по этому угрюмому ледовому пути от берегов Сибири в приполюсные районы, но лишь один «Фрам» благополучно прошел его. От «Жаннеты» Де Лонга уцелело лишь несколько

малозначительных предметов, найденных впоследствии у берегов Гренландии. «Св. Анна» погибла без следа. «Челюскин» пошел ко дну, не успев выйти из Чукотского моря.

Этот список можно было бы продолжить, перелистав историю мореплавания в Арктике. Но и такого перечня достаточно, чтобы понять всю серьезность нашего положения, тем более, что корабли были перегружены людьми: 217 человек становились вынужденными участниками беспримерной в истории дрейфующей полярной зимовки.

Утром я записал в своем дневнике:

«Итак, зимовка. Долгая и трудная зимовка. Бесспорно, льды не оставят нас на месте и унесут корабли из этого мелководного моря на океанские глубины. А там... Что будет там с нами? Честно говоря, об этом страшновато думать. Но вот живут же четверо наших товарищей на дрейфующей льдине! Пока мы тут спорим и раздумываем, они преспокойно плывут на своей льдине от Северного полюса к берегам Европы. Мы ежедневно слушаем по радио их сводки, их телеграммы, проникнутые духом бодрости и уверенности. Так неужели же мы, 217 советских людей, располагающих не какой-нибудь шаткой льдиной, которая в любую минуту может лопнуть, а тремя первоклассными кораблями с радиостанциями, запасами продовольствия и снаряжения, окажемся слабее духом, чем четыре наших товарища? И разве родина забудет и оставит нас?

«Сталин не бросит человека», — эти простые и теплые слова Водопьянова вновь и вновь приходят на ум...»

Я вышел на обледенелую, занесенную снегом палубу «Садко». Бескрайные просторы льдов смутно озаряло розоватое зарево, заменившее нам день, — солнце не показывалось больше на нашем горизонте.

Как не похоже было это мутное, зеленовато-розовое небо на тот кристально прозрачный голубой купол, под которым мы прощались с родными в Архангельске три месяца назад, и как не похоже было все, что предстояло нам перенести, на те планы, которые мы строили тогда на набережной!..

Я пошел в каюту, полистал какую-то книгу, переложил с места на место тетради, потом начал перечитывать телеграммы, полученные от жены.

Только накануне я сообщил ей, что мы пробиваемся во Владивосток и надеемся обойтись без зимовки, а теперь сел за новую телеграмму.

«Пришлось зазимовать в дрейфующем льду. Возвращусь не раньше весны. Будь твердой. Думаю, все обойдется хорошо».

* * *

Предстояло выполнить самую срочную и неотложную работу — поставить корабли на зимовку, перевести машины на консервацию, разместить людей по кораблям, подсчитать и распределить запасы продуктов и теплой одежды, как-то организовать жизнь и быт людей на этой первой в мире дрейфующей зимовке с таким большим населением.

В телеграмме начальника Главсевморпути от 30 октября говорилось, что в связи с создавшейся тяжелой обстановкой судам надо переходить на зимовочное положение. Далее указывалось, что весной к нам будут направлены самолеты.

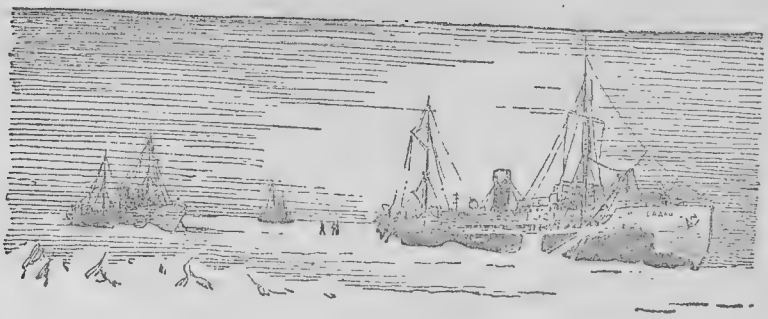
Когда мы получили эту телеграмму, зимовка в дрейфующих льдах фактически уже началась. С 23 октября корабли не продвинулись своим ходом ни на один метр. Зато льды быстро увлекали нас за собой на север. В 16 часов дня 23 октября мы находились на 75°21′ северной широты и 132°15′ восточной долготы, на 200 миль южнее того места, где за 44 года до этого остановился Нансен на своем «Фраме», чтобы начать дрейф к полюсу. Но льды сразу же потащили корабли на север с огромной скоростью, и были все основания рассчитывать, что мы окажемся выше «Фрама». За первые же трое суток дрейфа нас унесло к северу на 17 миль, а 30 октября, в день получения телеграммы, мы находились уже на 76°10′ северной широты и 131°10′ восточной долготы.

Надо было спешить с организацией зимовки, если мы не хотели оказаться застигнутыми врасплох. В первую очередь следовало подготовить корабли и людей к борьбе со льдами.

Опыт прежних полярных экспедиций показывал, что многое зависит от того, где и как будет поставлен корабль на зимовку во льдах. Опаснее всего попасть на линию сжатия, в разводье, края которого периодически сходятся и расходятся, словно мехи гармони. «Жаннета» Де Лонга была раздавлена именно в такой ледовой обстановке. «Челюскин» погиб потому, что попал в глубокую трещину, из которой не было выхода.

Поэтому капитанам нужно было прежде всего подумать об убежищах для своих кораблей. Предусмотрительнее всех поступил капитан «Садко» Хромцов. Он выбрал среди старого ледяного поля естественную лагуну, окруженную высокой и мощной грядой торосов. «Садко» пробил перемычку и спрятался в этой лагуне, затянутой молодым льдом. Впоследствии выяснилось, что этот выбор был наилучшим: за всю зиму «Садко» ни разу не был потревожен сколько-нибудь существенным сжатием.

Самолеты находят «город трех кораблей».



«Малыгин» остановился у края старой толстой льдины, так что уже через несколько дней сжатие наслонило у его борта гигантский ледяной вал вровень с палубой. Хорошо, что к этому времени механики «Малыгина» еще не разобрали машину, — пароход поднял пары, убрался подальше от этого опасного места и остановился в более надежном льду.

Хуже всех расположился на зимовку «Седов». Он был поставлен среди двух полей, которые впоследствии причинили много неприятностей кораблю: за зиму он испытал свыше 20 сжатий, одно из которых нанесло непоправимые повреждения его рулю. Этот печальный опыт следует учесть арктическим мореплавателям.

Когда корабли остановились на зимовку, среди дрейфующих льдов образовался целый город. Рядом с трехэтажными пароходами выросли ледовые домики, палатки гидрологов и магнитологов. На снегу чернели контрольные рейки для измерения толщины ледяного покрова. Быстро были протоптаны тропы, соединяющие корабли. По этим тропам шло беспрерывное движение.

Надо было перераспределить людей по кораблям, учесть и разделить запасы продовольствия и снаряжения.

На «Седове» находилось 100 человек. Чтобы его разгрузить, зимовщиков, снятых с полярных станций, перевели на «Малыгин». Научные работники переселились на «Садко». На «Седове» остались студенты. Было решено, что там организуется «дрейфующий филиал Гидрографического института».

Подсчет запасов продовольствия и снаряжения дал весьма неутешительные результаты: «Седов» располагал недостаточным запасом продовольствия и почти не имел теплой одежды и обуви. Пришлось делить запасы «Садко» и «Малыгина».

Очень мало оставалось угля и керосина. Выяснилось, что на каждую керосиновую лампу, после того как будут спущены пары, удастся уделить не более 200 граммов керосина в день. Это значило, что три четверти суток придется жить впотьмах.

Пока что в топках кораблей еще теплились огни. Было решено не тушить их до 7 ноября, — хотелось отпраздновать двадцатилетие Октября в тепле и при свете электричества. Да к тому же раньше этого срока невозможно было закончить консервацию машин, отепление жилых помещений и установку камельков.

На «Садко» людей разместили так: 33 человека поселились в кормовом твиндечном помещении, где были установлены койки. В каютах командного состава поселилось 38 человек.

Очень много хлопот доставила организация отопления корабля с помощью камельков. Их пришлось мастерить на скорую руку из порожних керосиновых бочек.

Доморощенные конструкторы во главе с челюскинцем Гордеевым, участвовавшим в экспедиции на «Садко», изобретали самые фантастические проекты камелькового отопления. Хотелось сконструировать такие печи, которые забирали бы минимум топлива и давали бы максимум тепла: мы должны были строжайшим образом экономить уголь; на отопление корабля было решено расходовать всего 200 килограммов угля в сутки.

Вначале в нашем твиндеке, разделенном на каюты, поставили один камелек в коридоре и через все помещения провели от него железные трубы. Из этой затеи ничего не вышло: не было тяги, и огонь в топке гас.

Тогда установили второй камелек. На этот раз бочки выложили изнутри огнеупорным кирпичом и обмазали глиной, чтобы они лучше сберегали тепло. Но и эта конструкция была далека от совершенства: камелек стоял против двери моей каюты, и все-таки даже мой матрац зимой промерзал насквозь.

В кормовом твиндечном помещении стоял всего один камелек, но там было несколько теплее, чем у нас, так как это помещение не было разделено на каюты.

Небольшие камельки были установлены также в радиорубке, кают-компании, в бане и в машинной мастерской. Но ни в одном из этих помещений, кроме радиорубки, мы не могли согреться. В лучшем случае удавалось поддерживать температуру в 5 — 6 градусов тепла.

Только год спустя, когда я зимовал уже на «Седове», был «раскрыт» нехитрый секрет камелькового отопления: попросту

надо было класть в печи побольше угля. Мы выбросили кирпичи из бочек: раскаленные докрасна железные стенки камельков отдавали все полученное ими тепло, и большую часть суток в помещениях «Седова» поддерживалась нормальная температура.

Трубы для камельков делали из листового железа. Когда же оно несякло, в ход пошла обшивка котлов.

Практика показала, что наиболее выгодная длина горизонтальных труб — около 10 метров, а диаметр — 14 сантиметров. Выводные колена лучше изготовлять не под прямым углом, а полукруглые. Вся система труб должна сооружаться с учетом того, что ее придется часто разбирать для очистки от сажи.

Особое внимание было обращено на тепловую и противопожарную изоляцию камельков и труб. Все места, где трубы проходят через деревянные переборки, тщательно изолировались асбестом.

Иллюминаторы наглухо задраили. Делали это так: в нишу иллюминатора укладывали пуховую подушку, затем эту нишу закрывали куском дерматина, запасы которого у нас были довольно большие. Получалось надежно и красиво.

Для жилья в первую очередь были приспособлены деревянные надстройки и помещения, облицованные деревом. В этих помещениях теплее, чем где бы то ни было. Палубы кораблей и переборки засыпали толстым слоем шлака. Каждый кусок брезента, всякий обломок доски шел в дело — все использовалось для отепления жилых помещений.

Огромный коллектив дрейфующей зимовки в эти дни работал необыкновенно напряженно. Но, пожалуй, больше всех доставалось машинным командам кораблей. Им предстояло в короткий срок поставить машины на консервацию, смазать полированные поверхности механизмов, чтобы предохранить их от ржавчины, откачать воду из котлов и высушить их, организовать ремонтные работы.

Опыта зимовки в дрейфующих льдах ни у кого не было. Поэтому всякое мероприятие обсуждалось дважды и трижды. Много спорили. В конце концов все же механики «Седова» под руководством Матвея Матвеевича хорошо справились со своей задачей.

Хуже было организовано дело на «Седове», где консервацию машин осуществили небрежно. Это привело к нежелательным последствиям, о которых я расскажу ниже.

Мне была поручена подготовка аварийных запасов. Хотя мы и рассчитывали стойко бороться за сохранение кораблей, но в Арктике всегда нужно быть готовым ко всяким случайностям. Поэтому уже через несколько дней после начала зимовки на палубе был уложен трехмесячный аварийный запас продовольствия, рассчитанный на 70 человек, и лагерное снаряжение. Здесь были радиостанции с аккумуляторами, весь наличный запас меховой одежды, спальные мешки, ящики с продовольствием, камельки, бочки с керосином, уголь. Научные работники подготовили походное снаряжение для работы на льду. Были составлены расписания пожарной и ледовой тревог, порядок оставления судна. Каждый участник дрейфа точно знал, что он обязан делать в трудную минуту.

В этих заботах время летело необыкновенно быстро. Не успели мы закончить первоочередные работы, как подошла годовщина Октябрьской революции. Была создана комиссия по проведению празднования. Молодежь подготовила выступления самодеятельного джаз-оркестра, вокальные и танцовальные номера. Художники, которых среди студентов нашлось немало, занялись оформлением трибуны.

* * *

Наступило утро 7 ноября. Погода была отнюдь не праздничная. С утра свирепствовала пурга. Ветры южной половины горизонта дули с силой 8 баллов. Дрейфующий караван с большой скоростью приближался к 77-й параллели. Было холодно, темно и сыро.

И все же на кораблях чувствовалось приподнятое, праздничное настроение. Горели электрические огни. Над палубами развевались гирлянды флагов. К мостикам были прикреплены алые полотнища с лозунгами. Посредине поля возвышалась высеченная из льда трибуна — гордость наших художников и конструкторов.

К полудню ветер немного утих. Синие сумерки, заменявшие нам в то время день, позволяли различать очертания занесенных снегом и обледеневших кораблей. Там, у трапов, было заметно какое-то движение. И вдруг из разных концов донеслись бодрящие звуки песен, заколыхались знамена, люди построились в ряды и двинулись с трех концов поля к трибуне. Первая демонстрация в дрейфующих льдах моря Лаптевых началась...

В этот час я стоял на вахте и был лишен возможности участвовать в общем торжестве. Но с мостика, словно с большой трибуны, была хорошо видна демонстрация. Она далеко растянулась во льдах, и я в первый раз увидел наглядно, как много людей участвует в нашем ледовом дрейфе.

Со льда доносились приветственные возгласы. Кто-то говорил речь. Слышались аплодисменты. Потом гремело раскатистое «ура». Красноватые отблески факелов озаряли портрет великого человека нашего времени, к которому мы в эти суровые дни обращали все свои мысли и надежды.

Митинг продолжался. Я сошел с мостика и отправился к гидрологической майне, где был установлен лот, которым измеряли глубину моря и скорость дрейфа. Тонкий трос с каждой минутой уходил все дальше и дальше под лед. Я сверился с секундомером и невольно покачал головой: никогда еще мы не двигались на север с такой быстротой.

Снова вспомнилась история «Фрама». Нас несло его дорогой — сейчас это можно было сказать почти определенно.

Теперь, когда дрейф уже начался, отступать было поздно. Как бы трудно ни пришлось, нельзя было теряться, хныкать и опускать руки. Ведь именно в такие трудные минуты и проверяются люди. Так неужели же мы не сумеем доказать, чего стоит советский человек, когда он по-настоящему берется за преодоление трудностей?..

И, словно отвечая на мои мысли, издалека донеслась бодрая и веселая песня:

Штурмовать далеко в море
Посылает нас страна...

Колонны демонстрантов расходились к кораблям. Огни факелов чертили в сгустившемся мраке причудливые узоры.

ШКОЛА ТРУДА И НАСТОЙЧИВОСТИ

На третий день праздников кочегары погасили котлы. Умолкло размеренное жужжание динамо. Тонкие вольфрамовые нити электроламп остыли и перестали светиться. Трубы парового отопления быстро охладились и покрылись инеем. С этого дня надо было жить по-новому.

В коридорах зажглись тусклые красноватые огоньки десятилинейных керосиновых лампочек. Застучали топоры, — дежурные по камелькам кололи дрова. Они разжигали щепу в железных бочках и засыпали ее каменным углем. Уголь дымил и не хотел разгораться. Было темно, душно и грязно.

С непривычки оступались, стукались лбом о двери. Раздражали неприятное ощущение вечной сырости и невозможность согреться хоть на час.

Лучшее спасение от хандры и уныния в Арктике — труд. И с первого же дня зимовки мы обратились к этому спасительному средству. Я уже упоминал о том, что машинным командам скучать было некогда: в эти дни в нижних этажах кораблей кипела самая напряженная работа. Но и все остальные не сидели сложа руки.

Состав зимовщиков был необыкновенно разнообразен. Кроме моряков, здесь находились работники Арктического института и Гидрографического управления Главсевморпути. Было много студентов Гидрографического института. В то же время нежданно-негаданно в дрейф попали и такие люди, как плотники, строившие на Генриетте дом для полярной станции, зимовщики с полярных станций и даже капитан дальнего плавания, который сдал свое судно в Тикси и рассчитывал с попутным кораблем поскорее вернуться на родину.

Прежде всего было решено: во что бы то ни стало сохранить железный режим мореплавания и экспедиций. Что из того, что корабли лишены свободы? Они движутся вместе со льдами! Больше того, они выходят на океанские глубины — туда, где дрейфовал только «Фрам». Значит, необходимо сохранить и даже расширить объем наблюдений и исследований.

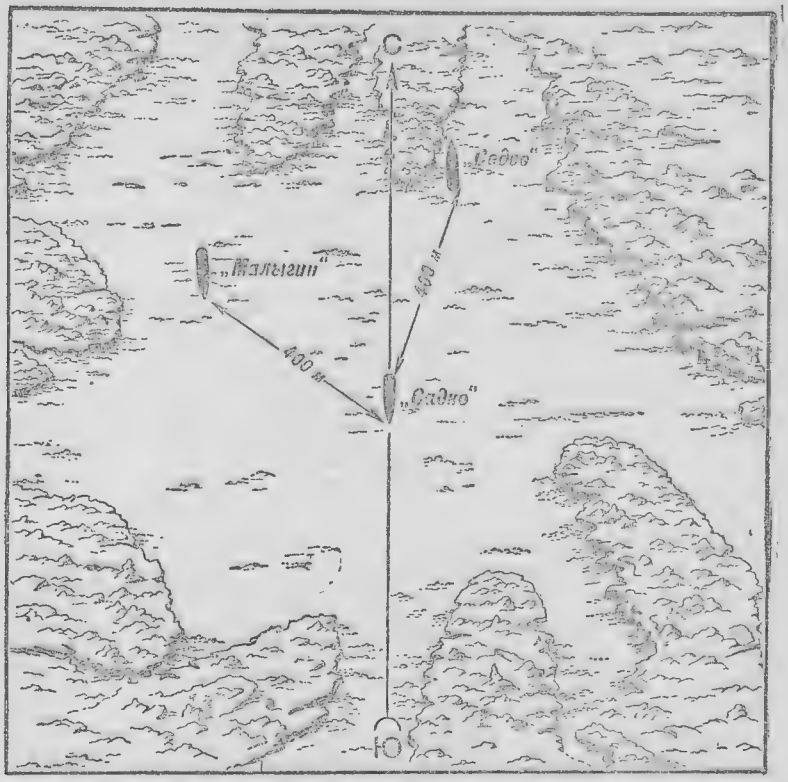
Был установлен строгий порядок корабельных вахт.

Через каждые два часа вахтенные измеряли глубину моря, а также скорость и направление дрейфа. Кроме того, велись тщательные наблюдения за льдом и контролировалось неуклонное выполнение правил внутреннего распорядка.

В коридоре твиндека за тесным столом ютились со своими книгами, тетрадями и приборами участники экспедиций. Они разбирались в своих записях, сделанных летом, исследовали микроорганизмы, добытые в море, пробы грунта, взятые со дна. Здесь, в дрейфе, была начата подготовка большого научного труда об итогах третьей высокоширотной экспедиции.

Больше того, сама по себе высокоширотная экспедиция именно сейчас вступила в самый интересный этап. И наиболее активные научные сотрудники не только не жаловались на свою судьбу, но даже радовались продвижению каравана в более высокие широты: здесь их ждал необъятный простор для творческой деятельности.

Производились тщательные астрономические наблюдения, точно вычислялась трасса дрейфа. Определялись элементы земного магнетизма. Велись наблюдения над изменениями



Положение судов во льду при остановке на зимовку. По зарисовке В. К. Гордеева.

силы тяжести с помощью сложного прибора Венинга Мейнеса.

На борту «Малыгина» была организована метеорологическая станция. Здесь через каждый час измеряли температуру, атмосферное давление, направление и силу ветра, осадки, видимость. Здесь же эти данные проходили предварительную научную обработку, делались обобщения, выводы.

Словно в обычном экспедиционном рейсе, через каждые 30 миль пройденного пути производились гидрологические станции. Гидрологи брали с разных горизонтов пробы воды. Гидробиологи собирали и изучали представителей подводной фауны. Геологи извлекали со дна моря пробы грунта и исследовали их. Одним словом, караван превратился в на-

учный городок, в лабораториях которого велись важнейшие исследования, сулившие науке ряд интересных открытий.

Интерес этот вскоре еще более повысился в связи с тем, что в море Лаптевых появился второй дрейфующий караван. Дело в том, что ледоколу «Ленин» и четырем судам, которые он вел, так и не удалось стать на надежную зимовку в Хатангском заливе. 14 ноября 1937 года сильным юго-западным ветром льды, в которых остановились эти корабли, оторвало от берега и понесло в открытое море. С этого момента уже два каравана дрейфовали одновременно в море Лаптевых: первый — из трех ледокольных пароходов — в северо-восточной части этого моря и второй—караван «Ленина» из пяти судов — в юго-западной. Теперь научные работники могли сравнивать данные этих дрейфов.

Одновременный дрейф двух караванов продолжался почти 9 месяцев, вплоть до 7 августа 1938 года, когда «Ленин» и остальные суда были выведены из льдов ледоколом «Красин».

Мы двигались на север.

С первых же дней стало ясно, что мы дрейфуем значительно быстрее, чем «Фрам» Нансена. «Фрам» за первые 9 месяцев дрейфа продвинулся всего на 400 километров. Наш же караван лишь за один первый месяц оставил за собой в общей сложности 420 километров, приблизившись к полюсу, если считать по прямой, на 200 километров.

Утром 27 ноября наши корабли пересекли трассу «Таймыра», на котором за 24 года до нас прошел капитан 2-го ранга Борис Вилькицкий, открывший Северную Землю. Мы вступили в область «белого пятна». На столе у вахтенного теперь вместо карты лежал чистый лист бумаги, на котором мы прокладывали линию дрейфа, наносили глубины и другие навигационные данные.

28 ноября направление дрейфа неожиданно изменилось. Устойчивые юго-западные ветры увлекли нас на восток-северо-восток, в сторону от трассы «Фрама». Со скоростью полмили в час караван уходил все глубже в область неисследованного «белого пятна». У камельков шли оживленные дискуссии: куда унесут нас льды?

И только весной 1938 года изменившиеся ветры положили конец этому безудержному дрейфу на северо-восток и повели караван сначала почти на север, а потом на северо-запад.

Самой восточной точки дрейфа мы достигли 2 марта 1938 года, когда суда оказались на 78°23′,7 северной широты и 153°26′ восточной долготы.

Любопытно отметить, что дрейф каравана «Ленина» был почти подобен нашему дрейфу. «Ленин» также до конца января 1938 года дрейфовал приблизительно на восток; так же как и мы, до начала апреля того же года он дрейфовал почти на север, а после этого, так же как и мы, — на северо-запад. Только одна причина могла вызвать такое совпадение дрейфов, и этой причиной в обоих районах моря Лаптевых были вторжения воздушных масс с юго-запада.

Из-за этих вторжений оба наши каравана в зимние месяцы своего дрейфа описали петли с выпуклостями, направленными на восток. Замечательно, что и «Фрам», начавший свой дрейф 23 сентября 1893 года на 78°50′ северной широты и 133°30′ восточной долготы, в начале зимы описал петлю, также направленную на юго-восток и также вызванную вторжением воздушных масс с запада. Но только во время Нансена эти обычные для предзимнего периода в море Лаптевых вторжения воздушных масс с запада были слабее и менее продолжительны, чем сейчас, в период потепления Арктики.

Таким образом, научные работы шли полным ходом. Но и те, кому не удавалось в них участвовать, находили применение своим силам.

Одни были заняты ремонтом машин и корабельного инвентаря; другие работали в «пошивочных мастерских»: тачали из старой, уже негодной меховой одежды теплые рукавицы; третьи мастерили различное подсобное снаряжение, необходимое для научных работ.

«Седов» был превращен в пловучий вуз. Там, при скудном свете керосиновых мигалок, ежедневно собирались обросшие бородами, чумазые от копоти студенты и профессора в валенках и ватниках. Вооружившись карандашами, студенты мелким почерком записывали лекции, стараясь всемерно экономить бумагу, самый дефицитный товар на дрейфующих кораблях.

Профессора, проживавшие на «Садко», ходили в этот «дрейфующий вуз» по льду с почетным конвоем — их сопровождали моряки, вооруженные винтовками на случай неожиданной встречи с медведем.

Пример студентов подействовал заразительно. Началась организация самых различных школ и кружков. Андрей Георгиевич Ефремов был назначен заведующим учебной частью «дрейфующего морского техникума». Этот техникум, готовивший штурманов малого плавания и механиков третьего разряда, расположился в просторной кают-компании «Садко». Я бы не сказал, что студенты нашего техникума страдали от жары в этом помещении: экономя топливо, камелек в

кают-компании разжигали только за полчаса до вечернего чая и затем сразу же тушили. Занятия же начинались после чая. Поэтому к концу лекций из кают-компании доносился дробный стук обмерзших валенок; каждый согревался, как мог. Тем не менее прогульщиков и неуспевающих в техникуме почти не было.

Партийная организация поручила мне руководство школой политической грамоты, в которой занимались матросы и кочегары. Занятия обычно проходили в кубрике, за столом, стоявшим возле камелька. Тускло светились две керосиновые лампочки. Из всех углов глядел мрак. Из камелька сочилась струйка сладковатого, удушливого дыма. Сверху, с валенок, сушившихся над огнем, капала грязная вода. Но люди уже привыкли к этой обстановке и не обращали внимания на такие мелочи.

Вооружившись конспектом, я рассказывал своим слушателям о государственном устройстве СССР, о родине, о партии, о зарубежных странах. Многочисленные вопросы часто заставляли менять намеченный план и читать дополнительные лекции.

Так возникла однажды беседа о Парижской Коммуне. Целый вечер я рассказывал об историческом значении Коммуны, о героизме коммунаров, о жестоком генерале Галифе и коварном Тьере, пожертвовавших кровными интересами Франции, лишь бы подавить восстание; говорил об ошибках руководителей Коммуны.

Слушали с интересом. Изредка меня перебивали неожиданными горячими репликами:

— Куда ж они смотрели? Ну, конечно, надо было на Версаль итти, на Версаль! Как наши в Питере Зимний брали!..

Очень оживленно прошли беседы о социализме и коммунизме, о государстве, об индустриализации. Но больше всего разгорались страсти, когда мы беседовали о коллективизации. Тут уж сыпались реплики даже из самых дальних углов, где стояли двухъярусные койки моряков, не участвовавших в кружке:

— А вот у нас в деревне, писали мне перед рейсом, никак доходы с прошлого года поделить не могут. Бают все: завтра да завтра!..

Недовольному отвечали из другого угла:

— Лядащий ваш колхоз, однако. У нас, матка писала, хлеба — завались, девать некуда!..

Большим успехом пользовались беседы о международном положении. Радисты аккуратно принимали все сообщения ТАСС, и эти телеграммы заменяли нам газеты.

* * *

Для того чтобы лучше представить нашу жизнь в этот период дрейфа, я опишу здесь один из будничных дней нашей зимовки.

Раннее утро. Конечно, слово «утро» в данном случае следует понимать условно, так как и днем и ночью одинаково темно. Сквозь редкие облака мерцают яркие звезды. Они озаряют призрачным светом бескрайную белую пустыню и три огромных железных дома, заброшенных в эти просторы волею судьбы. На кораблях не видно ни одного огонька. Тихо.

Вахтенный, заканчивающий свое ночное дежурство, смотрит на часы. Пора будить людей. Заранее предвкушая эффект, он выбирает озябшими руками из патефонного альбома заигранную пластинку с самым громким и трескучим маршем, заводит патефон, вносит его в коридор твиндека и терпеливо выжидает, поглядывая на часы. Как только стрелка останавливается точно на цифре 7, простуженный патефон начинает неистово визжать и хрипеть, вахтенный стучит в двери направо и налево и во все горло весело командует:

— А ну, раз-два, поднима-айсь!..

Из всех дверей высовываются заспанные физиономии.

— На зарядку живо-о!..

Повинуясь неумолимым правилам внутреннего распорядка, люди, поеживаясь, вылезают из-под одеял, надевают ватники.

У камельков начинается шумная сутолока: люди тщетно пытаются разыскать свои валенки, сушившиеся над раскаленной железной бочкой. Камельков мало, а охотников ходить в сухих валенках много. Поэтому каждый вечер на решетках, подвешенных над камельками, вырастают целые горы обледеневшей валеной обуви. К утру все это так перемешивается, что отыскать свою пару почти немыслимо. Некоторым неудачникам так и приходится щеголять весь день в двух правых или двух левых валенках.

— На зарядку, побыстрее!..

Люди, на ходу заканчивая свой несложный утренний туалет, выбегают на палубу, чтобы спуститься на лед.

Физкультурная зарядка отменялась лишь при сильном морозе и ветре. Во всех остальных случаях зарядка проводилась неукоснительно.

Построившись в несколько шеренг, мы старательно приседаем, вытягиваем руки, делаем все предписанное правилами гигиенической гимнастики. Движения эти, конечно, не очень грациозны, ибо каждый перед выходом на зарядку постарался напялить на себя столько одежд, сколько было возможно. Но

строгий физкультруководитель Сергей Токарев может подтвердить, что мы всегда очень старательно исполняли его команду.

После зарядки вахтенный еще полчаса не пускает нас на корабль: полагается гулять вокруг него. В сильные морозы такая прогулка не особенно приятна. Но если не хочешь болеть цынгой, надо дышать свежим воздухом.

После прогулки — утренний чай. В 9 часов начинается рабочий день. За работой быстро проходит время до полудня. В 12 часов обедаем. Затем полагается «мертвый час», после которого работы возобновляются до ужина. Ужин сервируется в нашей холодной кают-компании ровно в 17 часов.

В 20 часов 30 минут — вечерний чай, и сразу же после чая начинают свою работу кружки и школы.

Где же тут найти время для тоски и горестных размышлений! Нам просто некогда было скучать. И только ночью, в часы бессонницы, в уме возникали смутные контуры далекой Москвы, слышался звон ее трамваев и неумолкающий гомон толпы, доносились родные голоса друзей и близких. В такую минуту невольно сжималось сердце и думалось: скоро ли мы увидимся?

Но начинался привычный круговорот трудового дня, снова закипала работа, и ночные сомнения рассеивались или оседали где-то в глубине души.

* * *

Среди будней, заполненных упорным трудом, похожих друг на друга, словно близнецы, резко выделялись праздники. Эти праздники были проникнуты глубоким внутренним содержанием. Нам было особенно важно сознавать, что наш дрейфующий караван — это частица советской территории. Невыразимо волнующее чувство испытывали мы, когда выходили на демонстрацию одновременно с жителями Большой земли или выступали на митингах, посвященных злободневным политическим событиям.

Особенно хорошо запомнились мне дни перед выборами в Верховный Совет СССР, когда до нас из далекой Москвы, за тысячи километров, донесся негромкий душевный голос великого Сталина. Это был самый большой праздник из всех, какие мы отмечали в дрейфе.

Ко дню выборов мы готовились долго и торжественно. На каждом корабле был создан свой избирательный участок. В кубрике, в кают-компании, у камельков работали агитаторы и пропагандисты. Агитация за кандидатов в депутаты проходила очень оживленно.

На «Садко» каюту, в которой жил старший помощник Румке, превратили в комнату для голосования. Сделали из ящиков урны. Где-то раздобыли сургуч, чтобы опечатать их перед началом выборов. Кают-компания была залом ожидания.

Много хлопот доставила подготовка конвертов и избирательных бюллетеней. Окружная комиссия, находившаяся за тысячи километров от нас — в Архангельске, при всем желании не могла снабдить нас всем необходимым. По радио было передано лишь описание конвертов и бюллетеней. С исключительной точностью были указаны их размеры, какой ширины должна достигать лиловая полоска на бюллетенях для выборов в Совет Национальностей (цветной бумаги у нас не было).

Бюллетени следовало отпечатать на пишущей машинке. Исправная машинка была лишь на «Седове». Поэтому «Седов» превратился в «дрейфующий Гознак» — он снабдил все избирательные участки документами. Конверты изготовляли на «Садко» под руководством Сергея Токарева.

5 декабря, находясь на 77°46′,3 северной широты и 139°55′ восточной долготы, мы праздновали День Сталинской Конституции. Только что закончился жестокий восьмибальный шторм, расколовший наше ледяное поле на несколько частей. Но морозы уже сковали трещины, и колонны демонстрантов смело шли с факелами и знаменами к нашей ледяной трибуне, почти не пострадавшей от шторма.

Наши радисты в эти дни с особенным вниманием следили за работой московских станций. Они приняли и записали обращение ЦК ВКП(б) к избирателям и другие важнейшие политические документы, которые с огромным вниманием читались участниками дрейфа. Мы узнали, что в Сталинском избирательном округе Москвы выдвинута кандидатура Иосифа Виссарионовича. Узнали и то, что кандидаты в депутаты Верховного Совета СССР, как правило, выступают с речами перед избирателями. Поэтому когда из эфира было получено сообщение, что собрание избирателей Сталинского избирательного округа Москвы будет транслироваться по радио, наш коллектив охватило небывалое оживление.

Дрейфующий караван жил по местному времени, сильно отличающемуся от московского. По нашим расчетам выходило, что собрание в Москве начнется тогда, когда у нас будет 3—4 часа ночи. Всю ночь на кораблях никто не спал, хотя на всякий случай каждый предупреждал вахтенного:

— Будь другом, разбуди, когда начнется собрание!..

Помнится, я лежал в своем спальном мешке и читал какую-то книгу, пользуясь хитроумным приспособлением

к крошечной керосиновой лампе. Лампа стояла на столике внизу. Я установил рядом с лампой рефлектор от какого-то фонаря, отбрасывавший светлый зайчик ко мне на верхнюю полку. Подставляя под отраженный луч страницу книги, я кое-что разбирал.

Из коридора доносился сдержанный гул голосов. Люди бродили по кораблю, беседовали, справлялись, который час. И вдруг в четвертом часу ночи из репродукторов, расставленных в каютах, донеслось сухое потрескивание, шелест, и диктор четко проговорил:

«Внимание, внимание! Говорит Москва...»

Радисты включили всю трансляционную сеть, но народ забегал по коридорам — выбирали лучшие репродукторы. К нам в каюту ввалилась сразу целая гурьба.

«...включаем зал собрания...» — закончил диктор, и в притихшую каюту дрейфующего корабля хлынула буря оваций, прозвучавшая на весь мир.

Я выкарабкался из спального мешка и сел на койке поближе к репродуктору. В черном рупоре все громче и громче гремели аплодисменты. Порой сквозь них прорывались чьи-то веселые молодые голоса, выкрикивавшие приветственные лозунги.

— Сталин тут, — тихо сказал заросший бородой кочегар, прислонившийся к притолоке. — Так только его встречают... — И он захлопал в ладоши. Мы все к нему присоединились.

Так началось это собрание, заочными участниками которого были и мы, 217 зимовщиков дрейфующего каравана. Вместе с избирателями Сталинского округа Москвы мы аплодировали почетному президиуму во главе с Иосифом Виссарионовичем. Вместе с ними мы слушали речи выступавших товарищей. Вместе с ними мы волновались, ожидая, будет ли говорить кандидат в депутаты.

И вдруг председатель собрания просто сказал:

«Слово предоставляется нашему кандидату товарищу Сталину...»

Мы всю ночь ждали этой минуты. И все-таки она наступила неожиданно для нас. Мы даже недоверчиво переглянулись: неужели сейчас мы услышим Сталина?

Тем временем вахтенный, хотя все уже были давно на ногах, бегал по коридору и стучал в двери кают: никто не простил бы ему, если бы он забыл разбудить хоть одного заснувшего.

— Сталин!.. Сталин!.. — кричал он. Больше не было у него слов, но этим одним словом он выражал все, чем были полны в то мгновение наши умы и сердца.

Спящих не было. И когда умолкли восторженные овации, все 217 зимовщиков услышали негромкий голос вождя.

Казалось, он говорит совсем рядом, запросто, по-дружески беседуя с нами, зимовщиками дрейфующего каравана.

«Товарищи, признаться, я не имел намерения выступать. Но наш уважаемый Никита Сергеевич, можно сказать, силком притащил меня сюда, на собрание: скажи, говорит, хорошую речь. О чем сказать, какую именно речь? Все, что нужно было сказать перед выборами, уже сказано и пересказано в речах наших руководящих товарищей...»

Люди переглядывались и кивали головами: сказано-то много, сказано-то хорошо, но весь народ ждал, кроме выступлений руководящих товарищей, именно этого отеческого напутственного слова своего учителя. Он вел свою речь дальше, и в голосе его звучала легкая ирония:

«...Конечно, можно было бы сказать эдакую легкую речь обо всем и ни о чем. Возможно, что такая речь позабавила бы публику. Говорят, что мастера по таким речам имеются не только там, в капиталистических странах, но и у нас, в советской стране...»

Из репродуктора донесся дружный смех, загремели аплодисменты. Послышался смех и в каютах «Садко»: знакомы и нам такие мастера!

А Сталин уже переходил к существу намеченной им темы. Тепло поблагодарив избирателей за доверие, он подчеркнул, что это доверие налагает на кандидатов в депутаты новые, дополнительные обязанности и, стало быть, новую, дополнительную ответственность.

«Что же, у нас, у большевиков, не принято отказываться от ответственности, — продолжал он. — Я ее принимаю с охотой...»

Бурные, продолжительные аплодисменты были ответом на эти слова. Когда же они, наконец, утихли, мы снова услышали знакомый сталинский голос, в котором теперь звучали твердые, решительные ноты:

«...Со своей стороны я хотел бы заверить вас, товарищи, что вы можете смело положиться на товарища Сталина...»

И снова до нас донесся гром оваций, и чей-то звонкий голос выкрикнул из зала Большого театра:

«А мы все за товарищем Сталиным!..»

Этот голос ясно и просто выразил то, что было в душе и у каждого из нас.

Но вот все утихло, и Сталин заговорил об особенностях выборов в Советской стране, о том, почему наши выборы являются единственными действительно свободными и дей-

ствительно демократическими во всем мире. С огромным вниманием слушали мы его советы избирателям. Каким должен быть депутат?

«Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей ленинского типа, чтобы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин...»

С непередаваемой теплотой, волнением и какой-то особенной суровой нежностью он произнес эти слова — «как Ленин». Овации еще раз потрясли эфир.

«...чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспощадными к врагам народа, каким был Ленин...»

И снова — овации, и снова — сталинский голос:

«...чтобы они были свободны от всякой паники, от всякого подобия паники, когда дело начинает осложняться и на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, чтобы они были также свободны от всякого подобия паники, как был свободен Ленин...»

В голове пронеслось: вот он, идеал героя нашей эпохи! Вот образ, который каждый из нас должен хранить в душе... А Сталин находил все новые вдохновенные и яркие черты для этого образа.

«...чтобы они были также мудры и неторопливы при решении сложных вопросов, где нужна всесторонняя ориентация и всесторонний учет всех плюсов и минусов, каким был Ленин...»

Из репродуктора, почти не умолкая, неслись аплодисменты.

«...чтобы они были также правдивы и честны, каким был Ленин...»

Аплодисменты гремели, нарастая.

«...чтобы они также любили свой народ, как любил его Ленин...»

Теперь в эфире бушевала настоящая буря.

— И как Сталин!.. И как Сталин! — воскликнул кто-то рядом.

Я взглянул на своих товарищей. Глаза у всех горели, лица сияли. Все мы, вероятно, выглядели, как люди, получившие драгоценный подарок, о каком мечтали всю жизнь.

Кончилось собрание. Умолкли репродукторы. Но еще долго не расходились люди по своим каютам. Хотелось коллективно продумать мудрые сталинские слова и еще раз пережить замечательное ощущение самой тесной и непосредственной близости с вождем народа, который подсказал

и нам, как должны мы вести себя в борьбе с жестокой стихией, чтобы не уронить, не запятнать высокое достоинство советского человека и гражданина.

* * *

Подошло памятное утро 12 декабря. Мы находились на 78°10′,8 северной широты и 140°43′ восточной долготы.

Люди встали очень рано. Приоделись в лучшие костюмы, тщательно умылись. Многие даже побрились ради высокоторжественного дня. В кают-компании зажгли камелек. Больше того, по случаю выборов был пущен в ход небольшой аварийный двигатель, и на корабле вспыхнули электрические огни. Стало совсем празднично.

Ровно в 10 часов нас пригласили принять участие в голосовании. Один за другим мы подходили к столу избирательной комиссии, получали бюллетени и конверты, уходили в каюту Румке и возвращались оттуда с запечатанными конвертами, чтобы опустить их в урны. На лицах людей можно было прочесть настоящее, хорошее волнение. У меня в этот час было какое-то особенное, приподнятое настроение: занесли нас льды за 78-ю параллель, штурмуют караван, жмут, давят, а мы не только не сдаемся, но вот вместе со всем народом делаем большое государственное дело...

А из кают-компании уже доносились веселые, бодрые звуки музыки: самодеятельный концерт был в разгаре.

До поздней ночи шло праздничное веселье. Самого большого подъема наше торжество достигло, когда избирательная комиссия сообщила результаты голосования: голосовали 100 процентов избирателей, кандидаты в депутаты Верховного Совета СССР получили 100 процентов всех голосов.

* * *

Снова потянулись трудовые будни. Надо сказать, что работой участники дрейфа нисколько не тяготились. Больше того, работу искали. Без нее было бы скучно. И вот на кораблях одна за другой вспыхивали своеобразные трудовые кампании, охватывавшие поголовно весь коллектив.

Первым из таких увлечений был «сезон ветрофикации». Как только погасли электрические огни и началась возня с керосиновыми коптилками, на ящиках у камельков пошли дискуссии о строительстве ветродвигателей.

Никто не имел представления о том, как такие двигатели изготовляются. Воображение рисовало некое подобие ветря-

ной мельницы. Но как эта мельница должна дать свет, никто толком не представлял.

В Москву полетели по радио запросы. Началась долгая переписка. Нам присылали десятки советов, но выполнять эти советы было нелегко: их авторы забывали, что ближайший склад подходящих стройматериалов находился от нас в 3 000 километров, а мастерские — и того дальше.

Создались самодеятельные строительные тресты, действовавшие в свободные от работы часы. Одни лишь садковцы организовали три конкурировавшие между собой фирмы под такими вывесками: «Бадигин и сыновья», «Ветросвет», работавший под руководством Токарева, и «Красный Матвей», возглавлявшийся нашим старшим механиком «Матвеем в кубе».

Фирма «Красный Матвей» была самым солидным предприятием: она монопольно владела всей «производственной базой», в том числе токарным станком машинного отделения, и имела право использовать рабочие часы трудового дня. Как и подобает серьезной фирме, трест «Красный Матвей» действовал неторопливо и с достоинством. Изготовлялись модели ветродвигателя, проверялись расчеты, делались эскизы и схемы. Тем временем в твиндеках царила тьма. Поэтому самодеятельные конкуренты «Красного Матвея» спешили опередить его.

Первой соорудила «двигатель» фирма «Бадигин и сыновья». Но... сколоченные из досок крылья почему-то вращались с таким грохотом и скрипом, что на всех кораблях было слышно, когда мы приступали к опытам, и садковцы вздрагивали, заслышав эту адскую музыку. Все это можно было бы терпеть, если бы нашей фирме удалось выжать из своего двигателя хоть одну электрическую искру. Но при всем желании этого достигнуть не удалось.

В один прекрасный день «Бадигин и сыновья» нашли на палубе вместо двигателя груду обломков. Официальная версия гласила, что он был уничтожен штормом. Злые же языки утверждали, что шторму помог капитан, у которого всякий раз, как только мы приступали к опытам, начиналась головная боль.

Планы фирмы «Ветросвет» также потерпели крах. И только фирма «Красный Матвей» медленно, но верно довела дело до конца. Ветродвигатель системы Матвеева — хитрое и малопонятное сооружение из частей гидрологической лебедки, брусьев, парусины и приводных ремней — оживленно замахал крыльями, и корабль на несколько минут внезапно озарился электрическим светом. Но, к сожалению, даже этой фирме не удалось постичь тайну регулирования вольтажа. Поэтому при тихом ветре лампочки горели необыкновенно тускло, а при

первом его порыве все вольфрамовые нити моментально перегорали. Пользоваться двигателем по-настоящему можно было только при устойчивом ветре силой в 4—5 баллов, крайне редком в условиях Арктики. В остальное же время двигатель «Красный Матвей» использовался только для зарядки аккумуляторов радиостанций.

Увлечение ветряными мельницами вскоре уступило место новой затее, которая вызвала еще больший азарт.

Однажды матросы Лыткин и Капелов, страстные любители охоты, обнаружили на снегу характерные следы песцов, приходивших лакомиться отбросами с корабля. Предприимчивые матросы раздобыли в трюме бездействовавшие капканы, вморозили их в лед, положили приваду — куски моржового жира — и засыпали все это снежком. Через несколько дней торжествующие охотники принесли на корабль трофеи — небольшого зверька с пушистой белой шерстью.

Весть об удаче Лыткина и Капелова произвела сенсацию. Всем 217 зимовщикам вдруг захотелось привезти домой по шкурке песца. И какие шкурки! Добытые собственными руками в дрейфующих льдах у 80-й параллели! Немедленно все звероловные капканы был извлечены из трюма и разделены между самодеятельными артелями охотников. После краха строительного треста «Бадигин и сыновья» я решил собственного предприятия не затевать и присоединиться к испытанной фирме «Лыткин и Капелов».

Нужно сказать, что условия работы в этих добровольных артелях были не из легких. Охота не входила в график корабельного дня. Единственное послабление, которое делалось новоиспеченным зверобоям, — это разрешение не посещать физкультурную зарядку. Справедливо считалось, что поход за зверем сам по себе дает солидную нагрузку мышцам. К 9 часам утра охотники обязаны были возвращаться на корабль. За опоздание накладывались взыскания.

Но после первых удач Лыткина и Капелова песцы не рисковали больше приближаться к кораблям или старательно обходили ловушки. Поэтому с каждым днем приходилось уходить все дальше и дальше от кораблей. Наконец фирма «Лыткин и Капелов» начала уносить капканы за милю от «Садко».

Тот, кто зимовал в Арктике, знает, что значит пройти милю в полярную ночь по занесенному снегом льду. Обманчивые сумерки совершенно не дают теней. Ты идешь и вдруг, совсем неожиданно, проваливаешься по грудь в какую-то яму — краев ее не видно. Вылезешь оттуда, делаешь шаг вперед и падаешь лицом в снег, — оказывается, перед тобой сугроб. Но неприятнее всего встретить на пути трещины, осо-

бенно если они запорошены снегом. В таком случае рискуешь принять холодную ванну.

Хорошо запомнилась мне последняя охотничья прогулка.

Мы ушли рано утром, чтобы вернуться, как обычно, к 9 часам. Капканы стояли далеко от корабля, и времени нам должно было хватить в обрез на оба конца. Итти было трудно: выпал глубокий снег и появились мелкие трещины. Мороз крепчал. Ноги зябли даже в валенках...

Кое-как добрались до капканов. Они были пусты: песцы стали в последнее время очень осторожными. Пришлось с порожними руками возвращаться обратно. Но на пути ждала неприятность: трещина, через которую мы час назад легко перепрыгнули, теперь разошлась, и на ее месте чернела широкая полоса чистой воды. Разводье тянулось на далекое расстояние. Все поиски переправы не привели ни к чему. Только в одном месте удалось найти разводье, затянутое совсем молодым льдом толщиной в два пальца.

Ждать, пока этот лед окрепнет, — долго. Других переправ нет. Что делать? Капелов — бывалый промышленник — махнул рукой и сказал:

— Поползли!

Он осторожно лег животом на молодой ледок и пополз, подражая движениям тюленя. Лед под ним потрескивал и прогибался. Мне стало немного не по себе. Как никак, подо льдом холодная вода. В такой мороз окунуться в нее — дело не из приятных.

Но Капелов уже приближался к противоположной кромке, и мне не оставалось ничего другого, как последовать за ним. Старательно копируя его движения, я кое-как перебрался через разводье и только здесь свободно вздохнул.

Когда мы уже подходили к кораблю, я услышал чьи-то вздохи и кряхтение. Приглядевшись, я увидел сидевшего в снегу повара.

— Что вы здесь делаете, старина?

Повар простонал:

— Помираю, Сергеич. Конец мой приходит.

Мы подошли поближе, перевалив через сугроб. Повар тер нос снегом, плевался и ругался:

— Пропади они пропадом, эти шкурки! Соблазн один! Попался сам, старый дурень, хуже, чем в капкан. Как я теперь домой доберусь?..

Мы захохотали, и все недавние переживания как рукой сняло.

Оказывается, повар тоже решил раздобыть шкурку песца. И вот, выбившись из сил, он увяз в снегу и никак не мог добраться до корабля.

Кое-как мы втроем добрели до «Садко». Но с этого дня ни я, ни повар в охоте на песцов участия не принимали, как ни заманчиво было это ремесло.

Кстати сказать, скоро охота на песцов перестала давать результаты: то ли многочисленные звероловы распугали песцов, то ли сказалось все большее удаление дрейфующего каравана от Ново-Сибирских островов. Нашим охотникам удалось добыть всего 13 песцов. Главная часть этой добычи пришлась на долю неутомимых Лыткина и Капелова.

Песцы в ловушки больше не попадались. Зато к ним повадились ходить наши собаки, лакомые до моржового сала. Наш Нордик, превратившийся в большого лохматого пса, немецкая овчарка Дунька и лайка Машка, проживавшие на «Малыгине», то и дело попадались в капкан. Зная, что за ними придут, они укладывались на снег и терпеливо ждали, пока раздосадованный зверолов, чертыхаясь, не освобождал их лапы из ловушки.

А однажды в капкан попала даже наша ручная медведица Машка. Обидевшись, она заревела так, что ее было слышно на несколько километров вокруг. Впрочем, приключения этой медведицы заслуживают того, чтобы о них рассказать подробнее. Ведь ей мы обязаны многими веселыми минутами, скрашивавшими нашу монотонную и однообразную жизнь.

* * *

Выше я уже рассказывал, каким путем Машка попала на «Садко». После приключений, пережитых во время гибели шхуны «Хронометр», она быстро поправилась, растолстела и горячо привязалась к своим спасителям-садковцам.

Это был на редкость смышленый зверь. На корабле не было двери, которой Машка не могла бы открыть. Если перед ней была обычная ручка, она нажимала ее одной лапой,

а другой ударяла в дверь, с шумом распахивая ее. Круглую ручку она захватывала обеими лапами и поворачивала, а затем наваливалась на дверь боком.

На всех гидрологических работах Машка была непременным ассистентом. Она усаживалась рядом с наблюдателем и с восхищением следила, как в воду опускается груз, как затем вращается барабан и разматывается тонкий блестящий трос.

Однажды вахтенные были приведены в отчаяние, узнав, что Машка в их отсутствие решила самостоятельно повторить опыт: она столкнула груз в прорубь, затем встала на задние лапы и принялась толкать ручку лебедки. В конце концов ручка соскочила со стопора, и, к вящему удовольствию молодой медведицы, лебедка начала с шумом вращаться, опуская трос в воду.

После этого случая ручку лебедки начали прятать от Машки. Но иногда она ее находила и таскала по снегу.

Будучи зверем любопытным и общительным, Машка всюду сопутствовала садковцам. В дикий восторг приходила медведица во время физкультурной зарядки: она бегала вокруг нас и хватала за ноги приседающих спортсменов. Когда зарядка кончалась, Машка начинала шутя бороться с матросами, бегать с ними взапуски, играть в прятки.

Однажды она явилась на «Седов», забралась в каюту к заместителю начальника экспедиции, разыскала коробку шоколадных конфет и с радостным урчаньем съела их, развалившись на мягкой койке хозяина каюты.

Еще во время плавания, до того, как мы остановились во льдах, довелось и мне несколько пострадать от этой лакомки. Сменившись с ночной вахты, я уселся закусить в кают-компании. Вдруг рядом со мной кто-то бесцеремонно плюхнулся на стул. Я обернулся. Положив передние лапы на стол, Машка погрузила свою длинную морду в тарелку с киселем и, сердито кося глазом, в течение минуты вылакала все и вылизала до блеска.

С огромным интересом наблюдала Машка за подрывными работами на льду. Ее очень забавлял бикфордов шнур, и она любила трогать его лапой. Машку всегда отгоняли в сторону. Но однажды она ускользнула от бдительных матросов и в два прыжка очутилась у скважины, в которой был заложен солидный заряд аммонала.

Спасать ее было уже поздно — бикфордов шнур догорал. Она с любопытством понюхала, чихнула и сделала шаг в сторону, недовольно мотая головой. В это мгновение целый столб дыма, огня и ледяной пыли вырвался рядом с ней. Оглушенная и ослепленная, Машка галопом ринулась в сто-

рону. После этого она более деликатно обращалась с бикфордовым шнуром.

Очень сложные взаимоотношения были у Машки с собаками. Пока продолжалось плавание, она спала в одной конуре с щенком Нордиком. Это были неразлучные друзья. Они вместе играли, ели, бегали по палубе. Когда же корабли остановились на зимовку, Нордик познакомился с собаками Дунькой и Машкой, плававшими на «Малыгине», и перестал обращать внимание на мохнатую белую подругу.

Машка недоумевала и все еще пыталась вовлечь Нордика в свои забавы. Она трепала его за уши, боролась с ним, бегала взапуски. Но при первой возможности Нордик убегал на «Малыгин» и возвращался оттуда только к вечеру. Малыгинские же собаки, впервые увидевшие Машку уже рослым зверем, инстинктивно ненавидели медведицу и всегда с ревом набрасывались на нее. В такие минуты Нордик забывал о своей былой привязанности и вместе с остальными псами атаковывал свою подругу.

Добродушная Машка не понимала поведения собак и тщетно старалась завоевать их расположение. Когда же собачьи укусы становились чувствительными, она садилась на снег и била своих противников.

Медведица прожила на «Садко» до апреля 1938 года. Нам очень хотелось сберечь ее и привезти с собой в Москву по окончании дрейфа. Но весной, когда мы готовились к встрече самолетов, Машка начала так буянить на строительстве аэродромов, что ее пришлось застрелить.

* * *

Приключения Машки служили неисчерпаемой темой для вечерних бесед у камельков, заменявших нам клубы. Надо сказать, что в Арктике любят рассказчиков. Почти весь богатейший фольклор поморов родился на зимовках, в чадных избах становищ, в ожидании, пока придет час выходить на промысел морского зверя. Нет большего удовольствия, чем дружеский разговор у огонька.

Этот разговор может длиться часами, может тянуться из вечера в вечер, из месяца в месяц. У камелька говорят обо всем, начиная от причин, вызывающих полярное сияние, и кончая преимуществами вареного картофеля перед жареным. Писателю достаточно было бы посидеть месяц у огонька на зимовке, чтобы набрать на год сюжетов для замечательных рассказов.

В твиндеке «Садко» камелек, как я уже упоминал, стоял как раз напротив двери моей каюты. Рядом с ним стоял ящик,

на котором могли усесться два человека. Это место всегда было предметом всеобщей зависти, и счастливчики, первыми захватившие его, обычно оставались у огонька на весь вечер. Остальным приходилось довольствоваться меньшими удобствами: сидеть на корточках или стоять, выпрямившись в струнку, чтобы не мешать проходящим. Тот, кто пробирался поближе, мог вынуть из кармана отсыревшие, разбухшие и промерзшие папиросы, разложить на горячем камельке и шевелить их пальцами, чтобы они лучше сохли. Эту процедуру старались растянуть как можно дольше, чтобы получше согреть руки.

Я сам не охотник рассказывать, но слушать рассказы бывалых людей люблю. Поэтому я часто оставлял дверь каюты открытой, забирался в свой спальный мешок, примерзший к матрацу, и прислушивался к тому, что делалось у камелька...

Вот из коридора доносится лязг железа и шорох угля — вахтенный шурует в печурке. Скрипит ящик, люди придвигаются к огню. Закурили, — потянуло сыроватым дымком. Знакомый окающий голос северянина говорит:

— И вот сажаю я ее, проклятую, на хлеб, даю ей картошку. Ест. Стало быть, приручил. Хожу за ней, как за малым дитём. Ласкается...

Рассказчик, кочегар, фанатически привязанный к лесному зверью, делает паузу и сокрушенно вздыхает:

— Ласкается. А однова прихожу — курятник разворочен, подкоп прорыт, все куры без голов, а от нее, подлой, и следу нет — хвостом замела. И досталось же мне тогда от матери!..

Раздается смех. Смущенный кочегар оправдывается:

— Так то́ лиса. А вот барсук у меня был — знаменитый...

И начинается длинная повесть о барсуке, которого кочегар дрессировал, как собаку.

В разговор вмешиваются охотники. Теперь уже идет разговор о разных случаях, которые приключаются на охоте. Больше всего любят говорить о чем-нибудь страшном и таинственном. Огромной популярностью пользуется рассказ о том, как с зимовавшей в Арктике «Искры» двое моряков ушли на охоту за медведями и не вернулись, а весной на льду нашли два человеческих черепа. Из уст в уста передается и другая охотничья история: двое охотников пошли опять-таки за медведями: один из них увидел зверя; и в тот самый момент, когда надо было стрелять, охотник ослеп от блеска снега; медведь подошел к нему вплотную...

— Тут бы ему и конец, — веско басит рассказчик, — да его приятель — не будь дурак — всадил медведю в бок две

пули. А самого охотника посадили на десять дней в темную комнату, он и прозрел.

Кто-то вспоминает подходящий пример из только что прочитанной книги. Зашел разговор о «Фраме», о Нансене и его спутнике Иогансене, о том, как они блуждали по льдам. Отсюда разговор, как обычно, должен неизбежно перекинуться на перспективы дрейфа нашего каравана. Но привычное течение беседы внезапно нарушается меланхолическим возгласом:

— Лучше в жестком, говорит. Зачем на мягкий вагон деньги тратить? Они, говорит, в хозяйстве пригодятся. Вот это жена! А?..

Это один из наших товарищей начинает в сотый раз рассказывать о своем свадебном путешествии.

Как всегда, раздается дружный хохот. Но это не смущает рассказчика, и он снова и снова спокойно перечисляет все блага своей семейной жизни и деловито советуется с окружающими, где удобнее построить дачу: в Петергофе или в Парголове?

— На мысе Желания! — кричит ему кто-то в ухо.

На этот раз рассказчик обижается и умолкает на весь вечер.

Уже пора спать. Я тихонько прикрываю дверь и залезаю поглубже в спальный мешок. Сквозь сон я еще долго слышу голоса и смех, — у камельков продолжается бесконечная беседа.

* * *

Мирное течение нашей размеренной жизни нарушалось лишь непрошенным вмешательством природы, которая нисколько не считалась с графиком трудового дня каравана. То и дело в самое различное время суток нас тревожили далекие гулкие раскаты, похожие на удары грома. Это лопались могучие ледяные поля. Потом удары учащались. Чувствовались толчки. И вдруг из мрака выступал гигантский ледяной вал, тяжело перемещающийся от одного поля к другому, сокрушая все на своем пути.

Что такое ледяной вал? Приведу конкретный пример.

Ледяное поле, на котором была устроена дрейфующая станция «Северный полюс», имело толщину около 3 метров, а площадь его достигала 4 квадратных километров. Вес такого поля около 12 миллионов тонн.

Представим себе, что такое поле силой ветра или приливо-отливными течениями начало надвигаться на берег или на неподвижные льды. Понятно, что, нажимая на берег, такое мощное поле может взгромоздить льды на очень большую вы-

соту. Однажды у Берингова пролива многолетнее ледяное поле, возвышавшееся над водой всего на несколько десятков сантиметров, при напоре на мелководье образовало нагромождение высотой до 15 метров над уровнем моря.

В открытом море движение таких полей вызывает торошение. Зимой торошение всегда сопровождается гулом.

Хорошо, если такой вал проходил в стороне от каравана. Если же он приближался к кораблям, надо было, не считаясь ни с пургой, ни с морозом, выбегать на лед, оттаскивать в сторону спущенные на случай аварии катера и шлюпки, сверлить лед и рвать его аммоналом, чтобы остановить наступление льдов. Такие авралы нам приходилось устраивать довольно часто. Мелководное море Лаптевых порой напоминало своеобразную ледяную мельницу, между тяжелыми жерновами которой лавировал наш караван.

Приведу здесь небольшую выдержку из судового журнала «Седова», чтобы дать хоть некоторое представление об этой стороне нашей жизни и работы:

«30 октября. 16 часов. Лед дал трещину в направлении с востока на запад между судами «Седов», «Садко» и «Малыгин».

3 ноября. 1 час 35 мин. Наблюдалось сжатие льда в направлении с востока на запад. С 1 часа 45 мин. до утра происходит непрерывное сжатие льда. 21 час. Наблюдались разводья. Судно свободно от льда.

5 ноября. 0 часов. Слабое сжатие льда. 8 часов. Лед сжало. 20 часов. Сжатие льда.

8 ноября. 22 часа. Происходит большая подвижка льда. Весь пароход свободен, находится в майне чистой воды, на плаву. 24 часа. Часть команды ледокола «Малыгин» прибыла на «Седов», возвращаясь с вечера самодеятельности на «Садко». На «Малыгин» невозможно пройти вследствие разводьев.

9 ноября. 10 час. 45 мин. Началось слабое сжатие. 24 часа. Незначительное сжатие продолжается.

10 ноября. 0 часов. Происходит слабое сжатие льда.

17 ноября. 22 часа 30 мин. Слабое сжатие льда.

21 ноября. Началось незначительное сжатие льда с кормы судна. 4 часа. Продолжается периодическое сжатие.

22 ноября. 3 часа. Началось сжатие льда.

23 ноября. Началось незначительное движение льда с левого борта. С носа и с кормы завели на лед швартовные концы с целью прекратить перемещение судна. 24 часа. Движение льда продолжается.

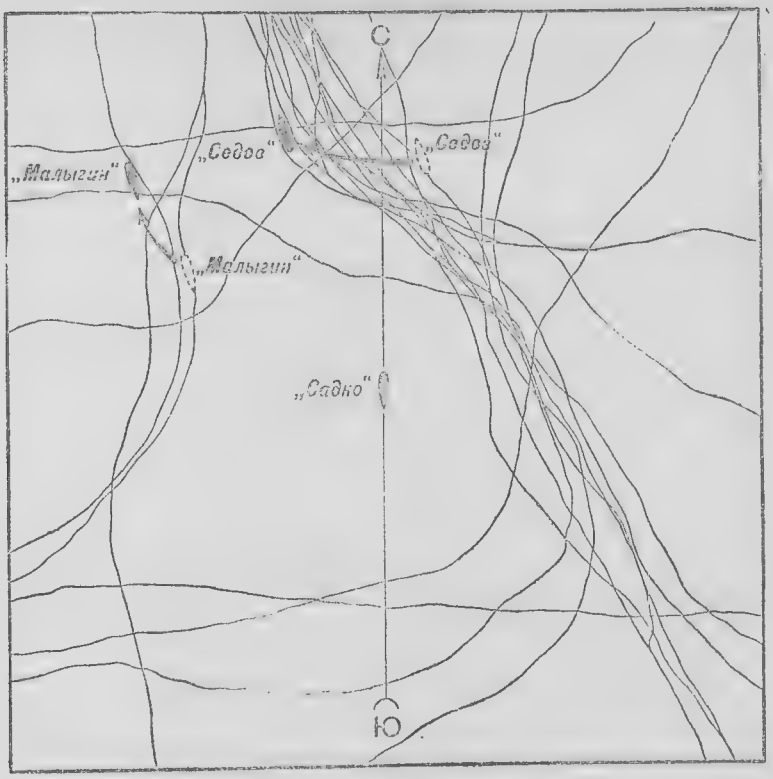
24 ноября. 24 часа. Периодические незначительные подвижки льда.

25 ноября. В 7 час. 30 мин. побудка всей команды вне расписания для околки судна. Весь день производим околку корпуса судна и взрываем лед аммоналом. 20 часов. Краткосрочная подвижка льда.

27 ноября. 9 час. 30 мин. Подвижка льда. 21 час. Незначительное сжатие.

28 ноября. Произвели взрыв льда по правому борту параллельно судну.

29 ноября. Произвели новый взрыв льда по правому борту, чтобы остановить наступление льда.



Расположение трещин в районе дрейфа с ноября 1937 года по январь 1938 года. По зарисовке В. К. Гордеева.

2 декабря. 16 час. 30 мин. Начало разводить лед у судна по левому борту.

3 декабря. 9 час. 30 мин. Во льду значительные разводья. 9 час. 35 мин. В направлении «Садко» слышен крик о помощи. Высланы на крик два человека — радист Курсеев и гидролог Чернявский. 9 час. 37 мин. «Садко» выпустил ракету. 9 час. 50 мин. Гидролог Чернявский и радист Курсеев возвратились на судно. Кричал упавший в разводье магнитолог Фоменко. Весь промокший, он доставлен на «Садко».

5 декабря. С 17 до 22 часов незначительное сжатие льда.

19 декабря. Производится взрыв льда аммоналом по левому борту.

24 декабря. 6 час. 30 мин. Большое разводье во льду с левого борта, в направлении с севера на юг. 10 час. 10 мин. Происходит сжатие льда.

25 декабря. В течение суток образуются значительные разводья.

30 декабря. Периодические подвижки льда.

31 декабря. С 16 часов до 17 час. 30 мин. происходило сжатие льда. Вызвана команда и экспедиционный состав для оттаскивания катеров дальше от наступающего тороса».

Но все это было лишь прологом к грозному испытанию, которое Арктика исподволь готовила для нас.

Началось оно в новогоднюю ночь, и ни одна встреча Нового года за всю мою жизнь не врезалась в память так резко и отчетливо, как эта.

К празднованию нового, 1938 года мы готовились заблаговременно. Хотелось провести эту ночь в тесном дружеском кругу, повеселиться, вспомнить о наших близких, празднующих Новый год, — одним словом, хоть на несколько часов забыть о том, что творится по ту сторону тонкой металлической стенки корабля.

В глубокой тайне от всех изобретательные научные сотрудницы Елтышева и Пергамент мастерили подарки каждому участнику праздника. В кубрике изготовлялся самый сложный предмет, необходимый для празднования Нового года, — елка. Ближайший колхозный рынок, где мы могли бы приобрести настоящую елку, находился в 2 000 километров от нас. Поэтому пришлось мастерить ее искусственным способом. Ствол елки сделали из старого весла. В нем просверлили отверстия, куда вставили прутья от метел, выкрашенные в зеленый цвет.

Несколько дней работал «цех елочных украшений». Профессора и их ассистенты выудили из моря актиний, гигантских морских тараканов и ежей, морских лилий. Все это было высушено, покрыто золотой и серебряной краской и водружено на елку. На самую вершину поместили великолепную морскую звезду, пойманную еще в Карском море. Из этикеток от консервных банок наделали флажков. Механики приготовили елочные свечи. Одним словом, елка получилась хоть куда.

31 декабря мы были на широте 78°20′ и долготе 141°43′.

Вечером у дверей кают-компании столпились все садковцы, расфранченные настолько, насколько это возможно в ледовом дрейфе.

Нас долго не пускали. Наконец улыбающиеся женщины распахнули двери, грянула музыка, послышались шутки, зазвенел смех, и стало так весело, как давно уже не было на корабле.

Рядом со столовым прибором у каждого лежал остроумный подарок. Ловко сделанные из тонкой проволоки дружеские шаржи, веселые карикатуры и прочие сувениры переходили из рук в руки под дружный хохот собравшихся.

Капитан получил целую скульптурную группу, в которой без труда узнал самого себя, восседающего на груде угля с бутылкой керосина в руках, — недвусмысленный намек на его бережливость. Румке преподнесли гигантского морского таракана, тянувшего огромный воз дел корабельной канцелярии. Любителям пива были вручены игрушечные бутылки. Одним словом, никто не остался в обиде.

За прекрасно сервированным столом у всех быстро развязались языки. Читали стихи, написанные в честь Нового года. Под губную гармошку, на которой играл профессор Жонголович, двое научных сотрудников исполняли частушки.

Прибыл на вторую гастроль джаз малыгинцев во главе с капитаном дальнего плавания, случайно зазимовавшим на «Малыгине». Чтобы не сидеть без дела, капитан организовал джаз и сам дирижировал оркестром; один из научных сотрудников экспедиции под аккомпанемент джаза пел песни из кинофильмов.

* * *

Я вышел из кают-компании и направился в радиорубку спросить, нет ли телеграмм из дому. Дежурный радист протянул мне пачку радиограмм. Родные, друзья и знакомые слали хорошие пожелания, передавали задушевные, полузабытые нами в этой суровой жизни слова. Немного взгрустнулось. Возвращаться в кают-компанию не хотелось, да и как-то неловко было покидать радиста, встречавшего Новый год в одиночестве. Мы разговорились и так незаметно провели часа два.

Вдруг дверь с треском распахнулась. «Уж не Машка ли?» — мелькнуло в голове. Я обернулся. Нет, это была не Машка, а третий помощник капитана. Всклокоченный и красный от напряжения, он крикнул мне:

— Да где же вы пропадаете? Я с ног сбился, вас разыскивая! Вы назначены руководителем аварийной бригады в помощь «Седову». Там у них такое делается...

И он, не договорив, исчез. Я попрощался с радистом, застегнул ватник и бросился на палубу. Ветер, донимавший нас все эти дни, утих. С черного, аспидного неба валил мягкий снег, бесшумно укрывавший пухлым покровом льды и корабли. Сквозь густые хлопья снега были видны какие-то красные кляксы, — это суетились вокруг «Седова» факельщики. Оттуда доносился яростный гул. Со всех кораблей к «Седову» торопились люди, перекликаясь впотьмах.

Вот тебе и праздничек!..

Когда я добежал до «Седова», сжатие льдов достигло критической точки. Гигантский вал ломал метровые плиты льда,

словно куски стекла. В течение нескольких минут он измял огромное поле, сплющивая и растирая в пыль многолетние торосы. Точно пресытившийся зверь, он с ленивым, глухим ворчанием подползал к самой корме «Седова».

Большой ледокольный пароход казался беспомощной игрушкой рядом с этим злым детищем арктической ночи. Словно мухи, ползали по льду подрывники, пытаясь остановить движение огромного вала.

На палубе корабля люди спешно готовили аварийные грузы к спуску на лед. Садковцы и малыгинцы помогали морякам «Седова» отталкивать в сторону от наступающих торосов катера и карбасы, стоявшие на льду.

Мы цепляли за них трос длиной метров в сто, люди разом хватались и под звуки «Дубинушки» тащили катера подальше от грозного ледяного вала. А с этого вала на нас уже сыпались со стеклянным звоном обломки голубого льда, сверкающие в отсветах факелов.

Над морем все гремело. Поля льда с грохотом трескались, их обломки переворачивались и со свистом и шипением лезли друг на друга. Порой раздавалась трескотня, похожая на пулеметную очередь. Потом словно палили батареи дальнобойных орудий. И вдруг в наступившей тишине опять раздавался тонкий свист вползающих друг на друга ледяных плит.

У «Седова» было очень мало шансов на спасение. Если бы этот грозный ледяной вал продвинулся еще на два метра вперед, от кормы судна осталась бы груда измятого железа. Но, по счастливой случайности, четырехметровая гряда торосов, завалив рулевое управление, остановилась, словно в раздумье, — губить или не губить корабль. На этом сжатие окончилось.

Всю ночь мы не спали, ожидая каких-нибудь новых неприятностей. И действительно, наутро все повторилось сызнова. Новый год начинался самым сильным сжатием льдов, какое мы когда-либо испытывали.

Вот как описаны дальнейшие события в вахтенном журнале «Седова», который больше всех страдал от сжатий:

«1 января. С 4 часов до 6 час. 30 мин. происходило сжатие льда. Вызвана команда и экспедиционный состав для отгаскивания шлюпок от наступающего тороса в сторону. С 16 часов до 17 часов ввиду происходящего сильного сжатия команды «Малыгина» и «Седова» и экспедиционный состав отгаскивали плавучие средства «Седова» от торосящегося льда. Торосится лед толщиной до 1 метра. 18 часов. Происходило сильное сжатие. Гряда торосящегося льда подошла к борту судна и, упираясь в подзор, выжала кверху корму.

2 января. Начало разводить лед. Периодическое сжатие небольшой силы. 17 часов. Вызваны на лед студенты и свободные люди из команды для пробивки лунок под взрывы. Пробито 15 лунок.

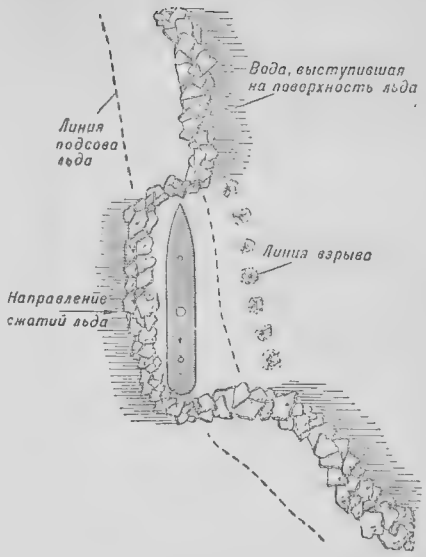
4 января. 0 час. 50 мин. Происходило сжатие льда. При сжатии лед уходил с левого борта под корпус судна. С правого борта подвижки замечено не было. По распоряжению капитана производятся взрывы аммонала по правому борту судна. 13 час. 30 мин. Студенты пробивали лунки для взрывов льда с правого борта.

6 января. 2 часа. По правому борту образовалось разводье шириной около 150 метров. Ветер усилился до 8 баллов. В 4 часа разводье сошлось.

8 января. 9 час. 30 мин. Подвижка льда. Западный и северо-западный ветер 8 баллов, мороз 32 градуса. 16 часов. По правому борту появилось разводье шириной до 300 метров.

12 января. Периодические незначительные подвижки льда.

13 января. 12 часов. Происходят незначительные подвижки льда.



Сжатия 2—3 января 1938 года, когда, как мы предполагаем, был изогнут руль «Седова».

17 января. 24 часа. В отдалении от судна происходят подвижки льда.

18 января. 4 часа 30 мин. По правому борту и прямо по форштевню лед дал трещину, и образовалось разводье. 4 часа 40 мин. Разводье у борта свело. Началось сильное сжатие. Лед двигается к правому борту, упирается прямо в борт и ломается. Толщина наступающего льда в среднем 1,5—2 метра. 5 час. 27 мин. Проверяли состояние борта в трюмах и машине. Повреждений корпуса, видимо, нет. Течи не обнаружено. 5 час. 35 мин. Пробили в колокол тревогу по аварийному расписанию. 5 час. 45 мин. Команда и экспедиционный состав разошлись согласно расписанию. 5 час. 55 мин. Дали отбой по тревоге. Сжатие прекратилось. В трюмах воды не обнаружено. 9 часов. Происходит сжатие. 10 часов. В машинном отделении обнаружен погнутый айсбимс. Приступили к его креплению. 10 час. 30 мин. Команда и экспедиционный состав, а также команда парохода «Малыгин» вызваны на лед для спасения катеров и карбасов.

19 января. 16 часов. По правому борту развело лед у самого судна. 18 часов. Сжатие льда с правого борта. Производятся взрывы льда.

20 января. 15 часов. Периодическое сжатие.

24 января. 15 часов. Началось сжатие. 18 часов. Начало разводить лед с правого борта. 24 часа. По правому борту большое разводье шириной около 150 метров, идущее с севера на юг.

26 января. 16 часов. Происходят незначительные сжатия льда.

28 января. 11 часов. На месте стоянки карбаса и катера «Петушок» образовались трещины. Объявлен аврал по спасению плавучих средств».

...Таков был первый месяц нового года. Достаточно вдуматься в эти скупые и, быть может, скучные строки вахтенного журнала, чтобы понять, сколько сил и энергии отняли все эти авралы.

Было бы непростительным хвастовством, если бы я сказал, что эта зимовка дешево нам далась. Мы с огромным нетерпением ждали появления солнца, вслед за которым на нашем горизонте должны были появиться вестники Москвы — могучие краснокрылые птицы с письмами от родных и близких, с запасами продовольствия и теплой одежды.

Мы знали, что авиационная экспедиция уже готовилась к вылету.

САМОЛЕТЫ НАХОДЯТ КАРАВАН

Едва на востоке забрезжила сероватая полоска рассвета, на кораблях заговорили о строительстве аэродромов. Хотя среди нас не было ни одного пилота, все прекрасно понимали, насколько серьезна задача — принять среди торосистых дрейфующих льдов тяжелые многомоторные корабли.

Зимние ветры унесли нас более чем за 1 000 километров от берегов земли. Чтобы представить себе трудность такого дальнего воздушного рейса к дрейфующему каравану, следует вспомнить, что самолеты, опустившиеся на Северном полюсе, должны были покрыть меньшее расстояние: остров Рудольфа находится в 900 километрах от полюса. Кроме того, воздушная экспедиция Водопьянова могла свободно выбирать ледяное поле для посадки. Здесь же самолеты должны были во что бы то ни стало сесть рядом с кораблями: среди зимовщиков были больные, а одна из женщин готовилась стать матерью. Им было бы трудно итти к самолетам несколько километров.

Летчики впоследствии рассказывали нам, что в районе полюса они встретили несколько совершенно гладких ледяных полей, каждое из которых могло служить прекрасным естественным аэродромом. Над оборудованием этих посадочных площадок в течение ряда лет трудились солнце и ветер, сглаживая все бугры и неровности.

Мы же только что вырвались из ледяной мельницы, именуемой морем Лаптевых, и весь лед вокруг нас стоял дыбом.

Для того чтобы превратить этот ледовый хаос в гладкое поле, нужно было затратить много сил и времени. А мы ведь не знали даже, как надо строить аэродромы.

* * *

Когда сейчас я перелистываю свои пропахшие сыростью, закопченные, истрепанные дневники, у меня порою возникает какое-то удивительное ощущение: да полно, неужели все это было сделано горсточкой людей, утомленных суровой зимовкой и непрерывными атаками льдов? Только теперь, когда время отдалило от нас эти томительные дни, в полном объеме представляешь и постигаешь силу коллективного труда.

Я ни на минуту не сомневаюсь в том, что без дружной и сплоченной работы мы были бы обречены на такую же трагическую гибель, как десятки экспедиций прошлого, в которых не было этого живительного духа единства и идейного родства.

Мне не хочется пересказывать историю строительства аэродромов и украшать записи, сделанные в дневнике, словесным убранством. Пусть эти строки сохранятся точным документом пережитого.

«30 января 1938 года. 77°59′,8 северной широты и 151°00′ восточной долготы. Выходной день. 30 градусов мороза. На востоке начало немного светлеть. Небо серое, безрадостное. Звезды потускнели, словно их закрыли густой грязной марлей. Сегодня командование зимовки назначило меня начальником строительства аэродромов. Мне поручают трудное и ответственное дело. Если мы хотим принять самолеты, надо, не дожидаясь появления солнца, начать поиски и расчистку посадочных площадок. Придется сразу готовить несколько аэродромов: один основной, а другие запасные. Нас так жмет, что, того и гляди, от аэродрома останется одно воспоминание.

31 января. Сегодня ходил вдвоем с Капеловым на разведку. Ходили целый день, ничего хорошего не нашли. Расскажу все по порядку.

Сначала пошли на восток от «Садко». Думали, что там, как в прошлом году, лед немного спокойнее. Взяли с собой лыжи. Но через сотню шагов лыжи пришлось снять и с тех пор до самого конца таскали их на себе: мы не столько шли, сколько карабкались с одного тороса на другой.

С нами увязался Нордик. Должно быть, только его собачье самолюбие помешало ему вернуться на корабль: к концу прогулки он весь обледенел и от него шел пар, как от паровоза. Можно представить себе, как выглядели мы со стороны!

Снег лежит слоем в полметра. Под ним битые торосы. Ставишь ногу и не знаешь — то ли попадешь в трещину, то ли стукнешься об острую грань.

До этой разведки я не представлял себе, что наделали сжатия за зиму. Там, где мы осенью видели более или менее

ровные поля, теперь шли в самых различных направлениях многометровые гряды торосов, как складки кожи у бегемота, с той разницей, что тут складки острые и твердые.

В одном месте наткнулись на гигантский ропак высотой в 7 метров. Он образовался от столкновения ледяных полей, — два поля ударились лбами, и вырос как бы карточный домик, а между ними вертикально встала огромная льдина. Между сцепившимися глыбами зияли синие пустоты.

В другом месте увидели стоявшую совершенно вертикально ледяную стену. Начертили на ней круг, сделали в центре «яблочко» и попробовали на этой импровизированной мишени меткость боя своих карабинов. Оказалось, что лед дьявольски тверд: свинцовые пули расплющивались, оставляя едва заметные углубления.

Ученые, рассматривая лед как минерал, определяют его твердость по сопротивлению, которое он оказывает при царапании по нему определенными испытательными минералами. Степень твердости устанавливается по следующей шкале: твердость талька — 1, каменной соли — 2, известкового шпата — 3, плавикового шпата — 4, апатита — 5, полевого шпата — 6 и т. д. Твердость пресного льда при 0° — около 1,5, при минус 15° — между 2 и 3, при минус 30° — около 4, при минус 50° — около 6. Такой лед не берет пила.

Немного взгрустнулось: каково будет орудовать здесь нашими железными ломами и пешнями!

Перебираясь через гряды торосов, ушли за 3 мили от «Садко». Иногда, опускаясь в лощины между этими ледяными хребтами, теряли из виду караван. Но вскарабкаешься на ропак, увидишь в сумерках силуэты кораблей — и сразу отогреется душа.

Дальше на восток итти как будто бы не было смысла. Ничего подходящего мы не видели. Отправились на юг. Но и здесь повсюду одно и то же: четырехметровые, пятиметровые гряды битого и смерзшегося льда тянулись до самого горизонта. Очень тяжело переходить через них: сначала надо вскарабкаться наверх, словно на двухэтажный дом, а потом лезть по кускам битого льда метров пятьдесят, пока не пересечешь гряду.

Через пять часов вернулись ни с чем. Нет, надо организовать массовую разведку во всех направлениях. Тогда что-нибудь отыщем.

1 февраля. Сегодня организовали разведочные партии. Команды с «Садко» ищут аэродромы в южной половине, седовцы — в северо-восточной четверти, малыгинцы — в северо-западной четверти горизонта. Отдал распоряжение, чтобы каждая партия была снабжена биноклем, компасом, баграми,

винтовками, небольшим запасом продовольствия и флагами для разметки найденных полей.

2 февраля. 77°55′,3 северной широты и 151°26′ восточной долготы. Количество разведочных партий увеличено. Пока ничего не нашли.

3 февраля. Ищем. Ничего не нашли.

4 февраля. Ура! Строительство аэродрома № 1 начато. На юг от «Садко», всего в полутора километрах, найдена относительно ровная площадка длиной до 700 метров и шириной в 400 метров. Это старая, видавшая виды льдина, окруженная обтаявшими за прошлое лето небольшими ропаками. Ропаки мы уберем, и получится великолепное летное поле шириной и длиной по километру.

На аэродром командировано с «Садко» 40 человек — четыре бригады, скомплектованные из моряков и научных работников.

5 февраля. Работы продолжаются. Первый опыт показал, что действовать на тридцатиградусном морозе ломом и пешней — это все равно, что колоть булавкой слона. Надо пустить в ход аммонал...

На аэродроме построили вместительный снежный дом, в котором могут обогреваться сразу человек двадцать. В снежном доме установили камелек и примус, на котором кипятят кофе. Каждому строителю даны бутерброды. Чтобы они не превратились на морозе в камень, приходится их греть за пазухой.

Больше всего донимает ветер. В соединении с морозом это пренеприятная вещь! Единственный участник строительства, нисколько не страдающий от холода, — это наша медведица Машка. Она проявляет огромный интерес к расчистке аэродрома, ежедневно является сюда вслед за нами и не уходит до тех пор, пока не уйдут все.

6 февраля. 77°59′,7 северной широты и 151°40′ восточной долготы. Большая находка. Седовцы, наконец, отыскали на востоке новое ледяное поле. Правда, оно довольно далеко — в четырех километрах от «Седова». Но какое великолепное поле! Его длина — 900 метров, а ширина — 800. Зато поле очень трудоемкое: много больших ропаков, с которыми придется повозиться.

7 февраля. Начали работы на аэродроме № 2. Туда проложена длинная и извилистая дорога, вроде деревенского проселка. Работают там восемь бригад — 40 человек с «Седова» и 40 человек с «Малыгина».

Теперь начинаем соревнование между строительствами: чей аэродром будет готов раньше? Соревнуются и отдельные бригады.

Седовцы и малыгинцы тоже построили снежные дома. Теперь каждый корабль имеет свой ледяной хутор с полным оборудованием: камелек, примус и прочее.

15 февраля. 78°11′,8 северной широты и 151°01′ восточной долготы. Несколько дней не записывал ни строки. Очень много работы. За день так набегаешься, что засыпаешь потом на ходу. С утра иду на аэродром № 2, при этом, чтобы легче итти, делаю крюк по проторенной дороге к «Седову». С аэродрома № 2 лезу целиной на аэродром № 1 и оттуда возвращаюсь на «Садко». В общей сложности это 12 километров. После такой прогулки нет никакого влечения к литературному труду.

Но сегодня нельзя не писать. Сегодня у нас великий праздник: из-за горизонта выглянул на полтора часа верхний край солнца. Багровое, измятое, оно посмотрело на нас, прищурившись, словно любопытствуя: а что здесь делают эти существа?

Я был на аэродроме в тот момент, когда искаженный рефракцией край солнца показался над горизонтом. Что делалось в эту минуту! Люди, как дети, запрыгали, закричали, полезли на ропаки, чтобы лучше разглядеть светило, по которому мы так соскучились.

Сейчас вышел и посмотрел на термометр. Опять минус 32 градуса. А седовцы не смогли попасть на свой аэродром, так как внезапно открылось большое разводье. Льды сильнее мороза. Он бессилен сковать их...

17 февраля. Ветер и мороз. Мороз и ветер. Каких усилий стоит нам каждый кубометр льда, который мы снимаем с аэродрома! Изо дня в день одно и то же: в десятом часу, едва посветлеет небо, уходят на юг и на восток партии одетых в ватники, закутанных в шарфы людей, а через полчаса уже звенят ломы и пешни, гулко ухают взрывы, и, словно муравьи, ползают по льду с саночками строители, растаскивая разрушенный на части торос. Проходит час, другой, третий. Торос исчезает. Еще один торос. А сколько их вокруг нас и сколько еще наворочает новых капризное море!

Я стал тревожно спать. Мне все время чудится грохот и стон льдов. И когда утром мы выходим на палубу и видим в стороне аэродрома пар, клубящийся над новыми разводьями, невольно сжимается сердце: что, если эта трещина пересекла аэродром? Нет, лучше не думать об этом.

20 февраля. Вот настоящий день большой радости. Сегодня радисты приняли сообщение о том, что состав станции «Северный полюс» снят с дрейфующей льдины. Все эти дни мы очень тревожились за их судьбу: они попали в ледовую мясорубку почище нашей. Только бы нам не довелось перекочевать в Гренландское море!..

Но теперь все уже в порядке. Папанинцы — на борту ледокольных кораблей, и никакие сжатия им не страшны. Скоро их встретит «Ермак», а там — берег, Москва, радостная встреча с родными и близкими.

Когда-то придет наш черед вступить на сухую и теплую землю?

23 февраля. День Красной Армии и Военно-Морского Флота. Корабли расцветились флагами. Провели торжественное собрание. Гулять не хочется: мороз минус 41 градус, ветер.

25 февраля. Природа словно взбесилась. День прибывает, а морозы становятся все крепче. Вчера и сегодня столбик спирта в термометре упорно держится на одном и том же уровне: 42 градуса ниже нуля. Свирепствует пурга. Работы на аэродромах сегодня не производятся.

26 февраля. Трудовой день пришлось удлинить до восьми часов, иначе не успеем закончить строительство аэродромов. Чертовски холодно. Но на «Садко» все же поднят флаг, — это сигнал того, что на аэродромах сегодня рабочий день.

27 февраля. Из Москвы сообщили, что самолеты к нам уже вылетели. Работы на аэродроме № 2, самом обширном и удобном, заканчиваются. Сегодня две бригады оттуда перевели на аэродром № 1 в помощь садковцам. Комендант аэродрома № 2 подсчитал, сколько усилий мы затратили на расчистку этого летного поля. Получилась солидная цифра: 1 324 человеко-дня. На подрывные работы израсходовано 1 195 килограммов аммонала и 890 детонаторов. Зато аэродром получился первоклассный.

6 марта. И вот наш первоклассный аэродром уже не существует...

Больше того, фактически перестал существовать и садковский аэродром.

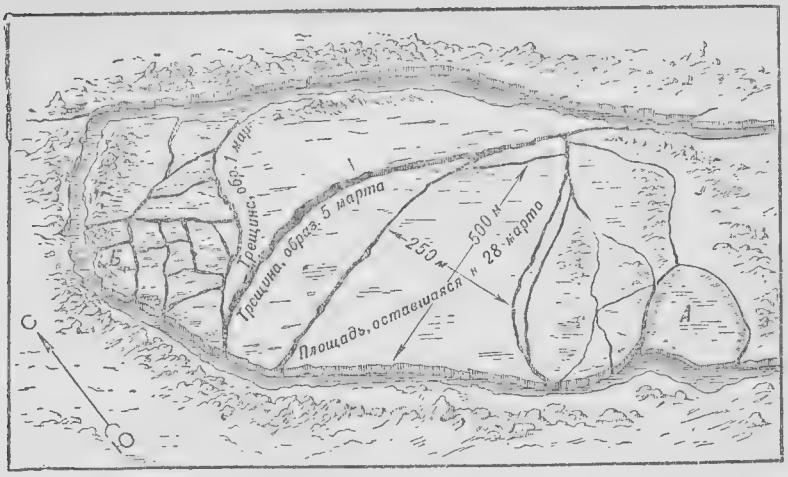
Месяц работы—и какой работы!—месяц напряженнейшей борьбы, месяц страданий и лишений, — и все впустую, для того, чтобы море, слегка шевельнув плечом, сбросило и разбило в пыль наши сооружения.

Расскажу по порядку.

1 марта, на другой же день после окончания строительства аэродрома № 2, ко мне прибежал бледный, как мел, комендант и сказал только одно слово:

— Поломало...

Я помчался во весь дух к аэродрому. Навстречу мне вставало дымящееся облако пара — зловещий спутник разводьев. Аэродром являл собою жалкую картину: глубокие трещины рассекли северную часть расчищенного поля, составлявшую



Восточный (№ 2) аэродром после подвижек льда в его районе: А — покрытое тонким льдом разводье-озеро; Б — раздавленный ледяной дом. По эскизу К. С. Бадигина.

площадку примерно в 200 метров длиной. Все, что было по ту сторону трещины, за одну ночь превратилось в ледяную кашу из мелких и мельчайших обломков...

Что нам оставалось делать? Ждать, пока разводье замерзнет и начинать сначала. Тем временем все двенадцать бригад были переброшены на аэродром № 1, который теперь становился основным.

Пять дней работали мы безустали. Наконец вчера аэродром был готов. Много трудодней вложили мы в него. Самолеты могли садиться на это поле хоть сегодня.

И вот этой ночью опять все было перевернуто вверх тормашками. Сжатие окончательно привело в негодность аэродром № 2 и исковеркало аэродром № 1. Словно какой-то злой дух издевается над нами. Едва мы кончаем аэродром, — он превращается в груду битого льда.

Впрочем, аэродром № 1 еще можно спасти. Правда, его сильно помяло, а поперек прошла трещина, вдоль которой навалило гряду торосов вышиной в пять метров и шириной метров в тридцать. Но ведь мы можем снять эту гряду. Самое главное — не падать духом и не теряться. Завтра же все 120 ледовых строителей выйдут снова на аэродром № 1. А разведчики тем временем будут подыскивать новую площадку. Начнем строить аэродром № 3, на случай, если льды окончательно доконают это поле.

8 марта. 78°36′,7 северной широты и 153°11′ восточной долготы. Еще немного удлинили рабочий день. Раньше мы в 9 часов только садились пить чай, а теперь к этому времени все бригады уже собираются на аэродроме и приступают к работе.

Сегодня мороз 28 градусов. Дует свежий ветер — вест-зюйд-вест. Хоть бы утихло немного! Неровен час — опять начнется сжатие...

9 марта. Начинаем строить аэродром № 3. Используем для этого площадку, которая уже давно была на примете у малыгинцев. До сих пор мы считали, что на ней создать аэродром немыслимо: это узкая и длинная полоска, шириной 100 метров, по бокам которой стоит целый лес торосов. Сегодня все двенадцать бригад перекочевали сюда.

15 марта. Продолжаем расчистку аэродрома № 3. 120 человек целыми днями с утра до вечера колют, рубят, разбивают ледяные торосы, растаскивают обломки в стороны, выравнивают поле.

Сегодня получил от коменданта аэродрома письменный рапорт. Это первая в истории строительства жалоба на четвероногого буяна — Машку. Вот что пишет комендант:

«Медведица Машка доставляет неприятности в работе. Она неоднократно разрушала палатку, домик и их содержимое. Кроме того, Машка оборвала и изломала нужные для работы флажки и вешки. Вчера, опрокинув после конца работ камелек с тлеющими углями, она сожгла половину палатки. При оформлении площадки перед прилетом самолетов и при посадке самолетов Машка может на площадке принести непоправимый вред. Поэтому, безусловно, ее следует держать в изолированном виде на судне...»

Стихийная натура нашей проказницы не мирится с порядками, заведенными на аэродроме. Она упрямо вырывает все флажки и вешки, расставленные на льду, и рвет их. Видимо, придется расстаться с нашим мохнатым другом, как это ни печально: «держать в изолированном виде» такого мохнатого великана невозможно, а на свободе она действительно становится опасной.

18 марта. Воздушная экспедиция вылетела в бухту Тикси. Еще несколько дней, и мы встретим ее на своем летном поле...»

Здесь мои записки временно обрываются. Обстоятельства сложились так, что мне пришлось, не оставляя работ по строительству, взять в свои руки командование ледокольным пароходом «Седов». Естественно, что в эти дни мне было не до дневника.

О своем новом назначении я узнал необычным образом. Радист разбудил меня в 2 часа ночи и сказал:

— Радиограмма из дому. Молния.

Я встревожился: почему такая спешка? Может быть, дома какое-нибудь несчастье? Быстро развернул цветную этикетку от консервной банки (этикетки заменяли радистам телеграфные бланки за недостатком бумаги). В радиограмме было сказано:

«Поздравляю родного с назначением капитаном «Седова». Когда узнала, заплакала, потом подумала, решила: значит, там нужнее. Желаю успеха, буду ждать тебя с кораблем. *Оля*».

Официальный приказ, о котором жена узнала в Главсевморпути, пришел только наутро. Но я уже был к этому подготовлен, так как предварительное решение об этом было вынесено здесь, в дрейфующих льдах.

* * *

Чем было вызвано это назначение?

Я уже говорил, к каким печальным последствиям привела неосмотрительная постановка ледокольного парохода «Седов» на зимовку в разводье, между двумя мощными полями льда; корабль этот почти непрерывно подвергался сжатиям. Мы еще не знали, что льды искалечили рулевое управление «Седова», однако догадывались об этом: тяжелые торосы несколько раз вплотную подходили к корме и с силой давили на нее.

Но постоянные ледяные атаки причинили не только материальный ущерб кораблю. Они угнетающим образом действовали на психику части экипажа, и это привело к понижению трудовой дисциплины.

Пожилой и болезненный капитан, несмотря на все свои усилия, физически не мог довести до конца борьбу со льдами, требующую огромной энергии и силы воли. Его старший помощник, тоже больной, не имел достаточного авторитета в глазах команды.

...Никого из командиров «Седова» нельзя было оставить на корабле. Все они нуждались в немедленной отправке на материк. Следовало отправить на берег также значительную часть команды.

Так возник вопрос об укомплектовании экипажа «Седова» за счет кадров других кораблей. Для того чтобы оздоровить обстановку на истрепанном льдами пароходе и поднять дух у остающейся в дрейфе части команды, надо было собрать здесь здоровых, энергичных людей, сохранивших бодрость, волевые качества и накопивших опыт за время зимовки.

В Москве справедливо решили, что авиационная экспедиция должна снять с кораблей возможно больше людей. На

«Садко», «Малыгине» и «Седове» оставляли всего тридцать три человека — ровно столько, сколько необходимо для проведения научных исследований и поддержания порядка на кораблях.

Незачем было подвергать риску жизнь людей, без которых можно обойтись во время дрейфа.

После всестороннего обсуждения из старой команды «Седова» я решил оставить Соболевского, Полянского, Буторина, Шарыпова, Всеволода Алферова и Шемякинского.

Судовой врач «Седова» Александр Петрович Соболевский не был полярником. Этот рейс был первым его рейсом в царство льдов и полярной ночи. Зато он прошел великолепную жизненную школу в армии: восемь лет прослужил Александр Петрович лекпомом в пограничных частях на южной границе СССР. И теперь, попав в новые, необычные для него условия, он не растерялся.

С первых же дней дрейфа энергичный судовой врач с большим рвением организовал профилактические меры против цынги. Среди этих мер наибольшую популярность завоевали «витамины Соболевского», история которых теперь широко известна. Находчивый доктор забирал у кладовщика горох, размачивал его, клал в теплое место, и горошины давали ростки. Эти крошечные бледнозеленые листочки таили в себе чудодейственную целебную силу: они содержали витамин С. Проросший горох входил в обязательное меню зимовщиков, и этому они обязаны в значительной мере сохранением своего здоровья.

Мы познакомились с Соболевским на строительстве аэродромов. Высокий, плечистый зимовщик с черными усами энергично орудовал ломом, разбивая торосы. Я сначала не поверил, когда мне сказали, что это доктор: остальные врачи предпочитали сидеть в снежном домике у теплого камелька и ждать, пока к ним обратятся за помощью. Кипучая натура Соболевского не мирилась с таким образом действий, и он работал наравне со всеми, хотя как врач отлично знал, что это вредит его больному сердцу.

На строительстве аэродромов я познакомился и с другими седовцами — Буториным, Шарыповым и Алферовым. Все они были совершенно разными людьми, и у каждого были свои достоинства.

Тридцатилетний матрос Дмитрий Прокофьевич Буторин обладал наилучшими качествами бывалого помора: настойчивостью, упорством, трудолюбием. Светловолосый, голубоглазый, кряжистый, он как будто бы сошел с полотна художника, изображавшего собирательный тип северянина. Арктика — его родная стихия. Начиная с четырнадцати лет, он вместе с

отцом охотился на морского зверя. Много раз попадал в снежный ураган, много раз боролся со льдами. И теперь, в тридцатиградусный мороз, он расхаживал по аэродрому в одном ватничке и незлобиво трунил над мерзляками, то и дело бегавшими греться.

Работал Буторин быстро и хорошо, так что им можно было залюбоваться. Всегда чисто выбритый, всегда аккуратно одетый, он сохранял армейскую выправку, приобретенную за годы службы в пограничных войсках.

Такой человек был кладом для зимовки. На него можно было положиться в самую трудную минуту, и я без колебаний занес его в список будущего экипажа «Седова».

Из него вышел прекрасный боцман, а потом и четвертый помощник капитана «Седова».

Двадцатитрехлетний кочегар Николай Шарыпов, самый молодой из седовцев, привлекал всеобщее расположение своей жизнерадостностью и какой-то особенной юношеской ловкостью. Его мальчишеское лицо с задорной прядкой светлых волос во время работы горело жаром. Он не хотел и слышать об эвакуации. Уже 12 апреля он принес заявление, которое я сохранил:

«Прошу оставить меня на зимовку, так как я желаю остаться до конца рейса и довести в порт судно.

К сему кочегар 1-го класса Шарыпов».

Сообразительный и любознательный, он всегда хотел знать больше, чем необходимо для его квалификации. И уже к концу первой зимовки кочегара Шарыпова смело можно было назначить машинистом.

Машинист Всеволод Алферов внешне был полной противоположностью Коле Шарыпову. Он стремился сохранить солидность, приличествующую его званию, делал все не спеша, добротно и ладно, слов лишних на ветер не бросал и даже старался говорить баском. Но в его живых, острых глазах сверкала та же ненасытная жажда знаний, и можно было ручаться, что он не захандрит.

Радист «Седова» Александр Александрович Полянский, которого мы звали запросто «дядя Саша», был хорошо знаком всем участникам дрейфа. В свободные часы он иногда ходил в гости на соседние корабли и балагурил там с приятелями. Встречали его чрезвычайно радушно: в запасе у него всегда был добрый десяток занятных историй. Когда же запас истощался, ему не стоило труда тут же придумать и пустить в ход новые рассказы.

Свое дело Полянский знал в совершенстве. Он быстро и умело устанавливал связь с любой радиостанцией. Для

дрейфующей зимовки радиосвязь — вопрос жизни и смерти. Нетрудно понять, что мы все были крепко заинтересованы в том, чтобы Александр Александрович остался на корабле.

Когда мы заговорили насчет этого, Полянский задумался, поглаживая отросшую за зиму русую бороду. Потом он взглянул на меня своими ясными, чуть-чуть раскосыми глазами, приоткрыл рот и показал пальцем:

— Зубы вот порастерял на зимовках. Девятнадцать зубов вставлять надо...

Я молчал, выжидая, что Александр Александрович скажет дальше. Он заговорил, немного окая, медленно и рассудительно:

— Боюсь, как бы последних не решиться... Да... А насчет этого — что ж... нельзя бросить ледокол без связи... Душа у меня есть... Не каменный, понимаю...

Я с облегчением вздохнул и горячо поблагодарил Полянского. Теперь мы могли безбоязненно дрейфовать на север, хоть до самого полюса. Что бы ни произошло, связь с берегом будет обеспечена.

На «Седове» следовало оставить одиннадцать человек. Старых седовцев было шестеро. Я — седьмой.

Надо было отобрать из числа садковцев и малыгинцев еще четырех боевых, проверенных работников, в первую очередь из молодежи.

Кого избрать старшим помощником? Ответить сразу на этот вопрос было нелегко. Выбор кандидата на эту должность решал во многом успех предстоящей борьбы со льдами: старший помощник — это правая рука капитана, хозяин большого и сложного корабельного имущества, строгий блюститель порядка и дисциплины, организатор всех судовых работ.

Старшим помощником капитана был назначен Андрей Георгиевич Ефремов. Говоря формально, Андрей Георгиевич попал в дрейф случайно: он не числился в штате экипажей, будучи лишь руководителем практики студентов. Поэтому он имел полное право претендовать на первоочередную эвакуацию самолетом. Но, как и подобает настоящему моряку-полярнику, он не счел себя вправе покинуть караван до тех пор, пока его знания и труд были необходимы. И он принял мое предложение — перейти с «Малыгина» на «Седов» и остаться до конца дрейфа. Последующие события показали, что этот выбор был безошибочен.

Должность старшего механика я предложил комсомольцу Николаю Розову, третьему механику «Садко». Этот выбор был связан с известным риском: Розов был совсем молодым, еще недостаточно опытным специалистом. Но я рассчитывал, что присущие Розову настойчивость и энергия помогут освоиться

с сложным машинным хозяйством корабля. В конце концов в трудных условиях зимовки (да и не только зимовки) решают именно эти человеческие качества.

Вторым механиком на «Седов» был назначен Сергей Токарев, старший машинист «Садко», уже известный читателю не только как прилежный работник, но и как активный деятель строительной фирмы «Ветросвет» и строгий руководитель наших физкультурных зарядок.

Кроме Розова и Токарева, с «Садко» был переведен на «Седов» матрос Щелин, на богатырском здоровье которого зимовка совершенно не отразилась. Щелин был на «Садко» водолазом.

Первое знакомство с кораблем навело меня на грустные размышления. Грязный, запущенный, «Седов» переставал напоминать настоящий корабль.

Просматривая судовые документы, я обнаружил интересную деталь: даже название корабля было написано на борту неверно. В списках он значится как «Георгий Седов». Между тем на борту нанесено «Г. Седов». Оказывается, во время ремонта на заводе случайно нехватило меди для того, чтобы вырубить буквы полного имени корабля. Тут же по-семейному решили произвести негласное сокращение, и с тех пор судно плавало с искаженным именем, что противоречило всем правилам мореплавания.

Андрей Георгиевич Ефремов и Николай Розов, принимавшие судовое хозяйство, то и дело докладывали о серьезных неисправностях, обнаруженных ими. В котлах нашли замерзшую воду. Машина корабля была поставлена на консервацию небрежно.

Больше всего беспокоило состояние рулевого управления. До тех пор, пока не наступит весна, нечего было и думать об осмотре руля: стальное перо, уходившее на два метра под уровень моря, крепко сковали льды, превращенные тридцатиградусным морозом в непроницаемую броню. Из-под этого панцыря выглядывала только верхняя кромка пера, поэтому нам оставалось довольствоваться теоретическими предположениями о судьбе этого агрегата, играющего решающую роль в управлении кораблем.

Капитан Д. И. Швецов, мой предшественник, был настроен оптимистически и уверял, что льды не тронули руля. Я сомневался в этом: слишком яростные атаки вели они на корму, чтобы руль уцелел. Позже действительность подтвердила наихудшие опасения.

В средних числах марта я, Ефремов, Розов, Токарев и Щелин начали перебираться на «Седов», тепло распрощавшись со своими друзьями. Взвалив на спины чемоданы, спальные

мешки, одеяла, мы перетаскивали свои пожитки по знакомым, утоптанным за зиму тропам. Ярко светило солнце. Искрился снег. Неугомонный Нордик провожал нас, заливаясь звонким лаем. Но нам было не до него. Мы шли медленно, раздумывая о будущем: что сулит нам жизнь на новом корабле?

Все мы были молодыми командирами. Каждый начинал службу на «Седове» со смелого выдвижения. Корабль — истрепанный, запущенный. Удастся ли нам превратить его в боевую единицу, или мы останемся караульщиками при складе старого железа? Мы чувствовали огромную ответственность, которую накладывало на каждого из нас доверие, оказанное родиной. Надо было во что бы то ни стало оправдать это доверие и показать, что советская молодежь не теряется в любых условиях.

Приемка дел прошла довольно быстро. 20 марта Швецов и я подписали памятный документ, который мне хочется полностью привести здесь:

«20 марта 1938 года. Л/п «Седов».

Мы, нижеподписавшиеся: капитан л/п «Седов» — Швецов Д. И. и вновь назначенный капитан — Бадигин К. С. составили настоящий акт в следующем:

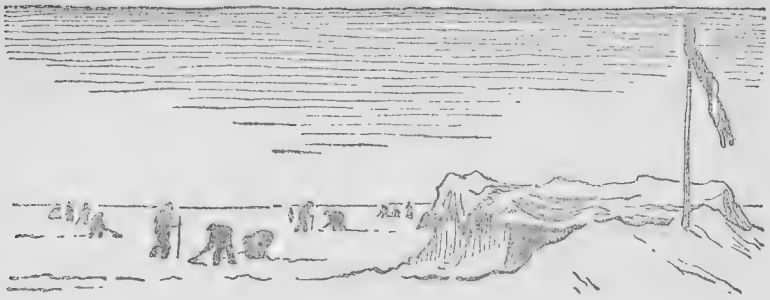
Сего числа, на основании приказа Главсевморпути, капитан Швецов Д. И. передал командование л/п «Седов» Бадигину К. С. Во время передачи л/п «Седов» находился в дрейфующих льдах Восточно-Сибирского моря в широте 78°45′,1 северной и долготе 152°44′,3 восточной — в разоруженном состоянии в период зимовки. Паросиловая установка, материальная и инвентарная отчетность по машине приняты согласно актам передачи старшего механика Паникаровского Н. И. старшему механику Розову Н. Н., материальная отчетность по палубе, спасательные средства, продовольствие, инвентарь и навигационное имущество, согласно акту приемки — старшим помощником капитана Ефремовым А. Г. Кассовая книга и денежные оправдательные документы взяты с собой для представления в контору капитаном Швецовым Д. И. Судовые документы приняты Бадигиным К. С. Повреждения, полученные л/п «Седов» от сжатия льдов, имевшего место 18 января 1938 года, оформлены актом от 18 января 1938 года. Не исключена возможность повреждений винта и нижней части руля, которые могут быть обнаружены только при доковании или обследовании водолазами, чего сделать при настоящем положении невозможно. При осмотре верхняя часть пера руля оказалась неповрежденной. Огнестрельное оружие принято согласно акту от 10 января 1938 года.

Сдал: капитан л/п «Г. Седов» *Д. И. Швецов.*
Принял: капитан л/п «Г. Седов» *К. С. Бадигин».*

* * *

Назавтра радио принесло волнующую новость: самолеты воздушной экспедиции прибыли в Тикси.

Теперь их отделял от нас всего один перелет. Алексеев,



Головин и Орлов предполагали одним прыжком покрыть расстояние в 1 100 километров при первом же наступлении летной погоды.

На аэродроме № 3 кипела работа. Здесь, среди обрывистых и угрюмых ледяных хребтов, уже лежала гладкая равнина длиной в 1 100 метров и шириной в 400 метров. Не верилось даже, что всего две недели назад бо́льшая часть поля была усеяна огромными ропаками, между которыми с трудом пробирались бригады строителей.

Мы очень боялись, что и на этот раз льды не пощадят наше детище и в последнюю минуту уничтожат аэродром. Чтобы не ослабить крепость ледяного поля, мы работали очень осторожно и на этот раз почти не применяли взрывчатых веществ, опасаясь, что сотрясения вызовут появление трещин. Тысячи кубометров льда были сняты вручную. 120 строителей, выбиваясь из последних сил, на тридцатиградусном морозе орудовали ломами, пешнями и кирками.

Когда работы уже близились к концу, снова появились зловещие признаки ледовых подвижек. 17 марта, за три дня до приемки мною «Седова», рядом с аэродромом образовалось широкое разводье, преградившее доступ к нему.

Но наши строители не испугались и не растерялись. С «Садко» притащили маленький ботик — тузик. Его спустили на воду. Закрепили на обоих краях разводья концы пенькового троса и превратили тузик в ледовый паром.

Свинцовая вода дымилась, покрываясь ледяными иглами. Некогда было ждать, пока разводье замерзнет, — ведь самолеты уже были в Тикси! И тузик храбро бегал взад и вперед, раскалывая молодой ледок. Работы на аэродроме продолжались.

Через пять дней снова раздался треск льда, напоминающий пушечный выстрел, и вдоль аэродрома, рядом с палаткой

доктора, прошла новая извилистая трещина. Она деликатно огибала расчищенное нами поле и потому не вызывала особенных опасений. Все же появление новой трещины было довольно неприятным сюрпризом.

На другой день строительство было закончено. Мы установили по краям летного поля флажки, заготовили масло и бензин, для того чтобы при приближении самолетов разжечь костры, указывающие летчикам путь. Казалось, теперь можно немного передохнуть. Но льды и на этот раз готовили нам тяжелый удар.

Утром 25 марта комендант аэродрома № 3 рапортовал об итогах строительства. Он с гордостью писал:

«Подготовка аэродрома была выполнена в течение 13 дней.

Затрачено 1 222 человеко-дня. Взрывчатых веществ на площадку № 3 израсходовано примерно вдвое меньше, чем на площадку № 1. В среднем продолжительность рабочего дня, не считая времени, затрачиваемого на дорогу и завтрак, была 5½—6 часов. Работы производились при средней температуре —30°. Срывов из-за погоды не было. Бригады всех судов работали по очистке площадки интенсивно и хвостов на своих участках не оставляли. Наиболее активно работали комсомольские бригады ледокольных пароходов «Малыгин» и «Седов».

К рапорту была приложена аккуратно вычерченная схема аэродрома.

— Теперь можно смело принимать самолеты, — радостно сказал комендант.

В этот момент в каюту вошел вахтенный.

— Разводит! — сказал он. — Под кормой трещины...

Мы выбежали на палубу. За правым бортом начиналось движение ледяных полей. Под кормой чернели предательские разрывы. В 200 метрах от корабля происходило сжатие. Оттуда доносился скрип и стон: льдины карабкались друг на друга...

— Как бы не тронуло аэродром, — тихо сказал комендант.

Аэродром № 3 был вполне надежным. Но на всякий случай требовалось создать резерв. В запасе у нас пока что находился южный аэродром № 1 — самый старый из всех, тот, с которого мы начинали свое строительство. Но его дважды калечили сжатия, и после того, как мы занялись аэродромом № 3, эта многострадальная площадка, разорванная пополам продольной трещиной, была оставлена: строители встретили здесь почти непреодолимое сопротивление, взявшись за расчистку широкой и длинной гряды торосов, нагроможденной стихией в ночь на 6 марта.

И все же закончить подготовку этого поля было легче, нежели отыскать и расчистить среди ропаков новую площадку.

120 строителей в этот день ушли по старой, хорошо утоптанной дороге на юг.

Через четыре дня упорной работы было создано некоторое подобие аэродрома. Северная часть поля длиною в 250 метров была отрезана трещиной, и использовать ее практически было невозможно. Южную часть пересекала гряда торосов, делившая этот участок примерно пополам. В этой мощной гряде нам удалось пробить ворота шириною в 200 метров. Для того чтобы благополучно сесть, летчики должны были бы опуститься на самом краю поля — на востоке или на западе, пересечь его с угла на угол и ловко проскочить при этом через ледяные ворота наискосок.

Прекрасно учитывая неудобства такого поля, мы все надежды возлагали на аэродром № 3. Нам просто не верилось, что и его постигнет такая же участь, как и предыдущие. Но случилось именно так...

* * *

Утро 3 апреля выдалось солнечное и тихое. Однако ртуть в термометре держалась все на том же уровне: 30 градусов ниже нуля.

Люди проснулись очень рано и высыпали на палубу. Поглядывая на ясное, безоблачное небо, оживленно беседовали о самолетах: прилетят или не прилетят? Судя по всему, должны были прилететь: из Тикси сообщили, что и там погода начинает налаживаться.

Комендант аэродрома № 3 отправился на летное поле часа в четыре утра, чтобы закончить последние приготовления к приему воздушной экспедиции. Еще накануне там по всем правилам было выложено «Т» из листов черного смолистого толя, хорошо выделявшегося на снегу; установлены флажки; в снежном доме устроен «буфет для пассажиров».

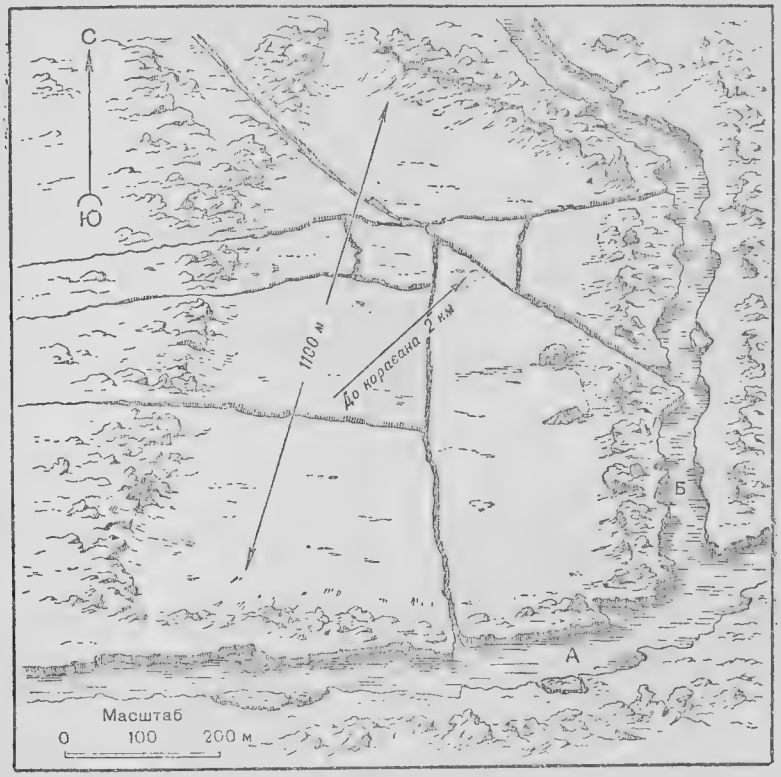
В 6 часов утра комендант неожиданно вернулся. Он бежал во весь дух и запыхался. Разыскав меня, он выпалил:

— По всему полю — трещины!.. Принимать самолеты нельзя.

Я обмер. Самолеты в Тикси уже были готовы к рейсу, и с часу на час ожидался старт. На всей трассе полета была хорошая погода, такая редкая в Арктике.

Что делать? Неужели после долгих месяцев борьбы со льдами мы запросим отсрочку? А если ближайший летный день будет единственным и после него потянутся долгие недели туманов и бурь?

Как быть? Искать новое поле и строить аэродром № 4 или, рискнув, принять самолеты на запасном поле? Опаснее всего в



Аэродром № 3 после подвижек льда в ночь на 3 апреля, накануне прилета самолетов: А — широкая трещина, образовавшаяся 17 марта; Б — трещина, образовавшаяся 22—23 марта.

таких случаях нерешительность и медлительность. Поэтому в первую очередь я решил бросить строителей на аэродром № 1, чтобы немедленно привести его в порядок.

Через час у ненавистной нам торосистой гряды уже звенели ломы и кирки. С разрушенного поля сюда перетаскивали флажки, листы толя для укладки посадочного знака и прочее аэродромное хозяйство.

В самый разгар работ ко мне прибежал посыльный с флагманского корабля «Садко». Он передал записку:

«Сегодня, 3 апреля, предполагается вылет из Тикси трех тяжелых самолетов. В связи с этим следует подготовить к отлету всех товарищей, входящих в число первых ста человек эвакуационного списка».

Внизу была сделана торопливая приписка:

«8 час. 44 мин. Самолеты вылетают».

Весть о том, что самолеты уже в воздухе, молнией облетела корабли. Всюду царило ликование: ждали людей с Большой земли, ждали писем, газет, ждали могучих воздушных кораблей, самое появление которых — добрый знак тесной связи с родиной.

Отказаться от приема самолетов было немыслимо. И на аэродроме № 1 работа ускорилась. Каждому хотелось сделать все, чтобы облегчить посадку самолетов. Мы расширяли ворота и сглаживали порог, остававшийся на месте торосистой гряды.

Ко мне один за другим приходили гонцы с «Садко» и докладывали:

— Самолеты вылетели...

— До прихода самолетов осталось три часа...

— Самолеты в двух часах полета...

— Еще час...

— Через полчаса...

Напряжение нарастало.

С «Садко», с «Малыгина», с «Седова» к летному полю потянулись толпы людей с чемоданами, узлами и свертками.

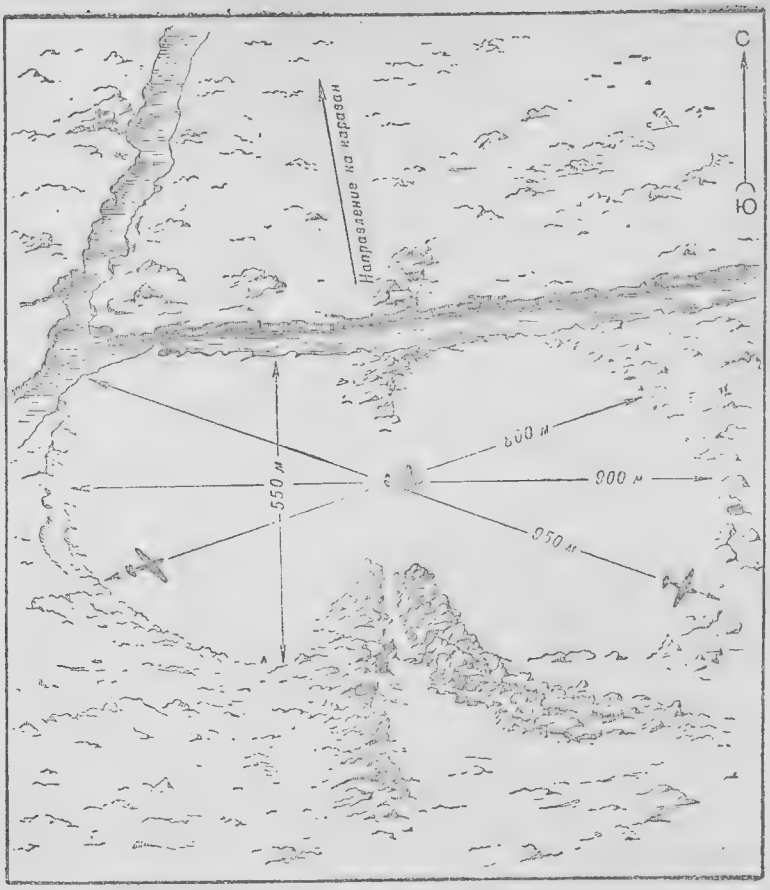
Мы постарались как можно лучше обуть и одеть улетающих зимовщиков — ведь им предстояло пробыть в воздухе много часов. В архиве корабля сохранились два акта, наглядно рисующих обстановку, в которой шли приготовления к отлету:

«Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что сего числа были изрезаны на портянки 2 (два) шерстяных одеяла, принятых от гидрографической экспедиции л/п «Г. Седов», что было вызвано необходимостью обеспечить отлетающих портянками, так как валенки износились и пришли в негодность, а починочного материала не было...»

«Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что для обеспечения отлетающих на материк теплой обувью были изрезаны для липтов 3 (три) полушубка, пришедшие в ветхость и не пригодные для употребления по назначению, взятые из числа сданных зимовщиками л/п «Г. Седов».

Я в сотый раз оглядывал наш неказистый запасной аэродром. Совсем недавно мы располагали тремя первоклассными аэродромами, каждый из которых сделал бы честь хорошему аэропорту. Было очень горько и обидно: столько сил и энергии затрачено впустую!..

Люди все чаще поглядывали на небо, отыскивая в нем заветные черточки самолетов. Порой я читал на лицах тревогу и сомнение. Да полно, найдут ли? Не собьются ли с пути?



Аэродром, на котором 3 апреля были приняты самолеты.

Разве это так просто — отыскать крохотную точку в необъятном ледовом океане? Но гонцы с «Садко» приходили все чаще и чаще, и уже к двум часам дня сомнения рассеялись: радиосвязь с самолетами поддерживалась бесперебойно, все громче слышались их сигналы. Самолеты были где-то неподалеку, совсем рядом с нами.

В 14 часов 25 минут на фокмачте «Садко» затрепетал флаг. Это был условный сигнал: с самолетов дали знать, что через пять минут они будут над караваном.

Через пять минут! Все люди были немедленно убраны с летного поля. Пассажиры, готовые к отлету, выстроились в

стороне. За ними толпились провожающие. Все жадно всматривались в небо. И вдруг раздались голоса:

— Летит!.. Летит!..

На юго-западе блеснула какая-то точка. За ней показались еще две. Донесся далекий рокот — полузабытый за эти месяцы звук работающих авиационных моторов. С каждой секундой этот рокот нарастал и становился все явственнее и звучнее.

Вот уже можно различить едва заметные контуры крыльев. Вот уже видны фюзеляжи. Самолеты окрашены в оранжевый цвет. Один за другим они делают круги над караваном — летчики ищут посадочную площадку. Победный рокот двенадцати работающих моторов заглушает наши голоса, а мы радуемся, как дети, этому шуму, — нам так надоела глубокая тишина Арктики!

Все ближе и ближе... Все ниже и ниже... Мы можем теперь прочесть надписи на крыльях:

— «Н-170»...

— «Н-171»...

— «Н-172»...

Знакомые номера! Прославленные корабли! Это они год назад высадили папанинскую четверку на Северном полюсе.

Рокот моторов ослабел, стал мягче. Выключив моторы, головной корабль пошел на посадку. Затаив дыхание, следим мы за ним. Ради этого мгновения мы работали два месяца, отдавая все силы борьбе со стихией. Как он сядет? Так ли мы подготовили летное поле?

Гигантская четырехглавая птица, широко распластав свои металлические крылья, низко-низко проносится над грядами торосов. Длинный хвост ее, чуть-чуть приподнятый, медленно опускается. Машина теряет скорость. Еще два метра до льда. Еще метр... И вот лыжи флагманского воздушного корабля касаются летного поля и вздымают облако снежной пыли. Что это? Толчок. Скользнув в ледяные ворота, самолет вдруг подпрыгнул, пролетел еще несколько метров и плавно сел — на этот раз окончательно. Проклятая торосистая гряда оставила все-таки незаметный для глаза подъем, ставший небольшим трамплином.

Взревели четыре мотора, и воздушный корабль отрулил в сторону, освобождая дорогу своим спутникам. Один за другим шли на посадку остальные самолеты.

Еще несколько минут — и стало тихо: все двенадцать моторов остановились. Из самолетов неуклюже вылезли люди в теплых меховых комбинезонах и начали выбрасывать на лед пакеты с почтой.

— Письма! Письма! — закричали вокруг.

Все смешалось. Остановить людей, истосковавшихся по

вестям из дому, было невозможно. Все ринулись к самолетам. Пришлось тут же на месте организовать раздачу почты.

В эти минуты на меня сразу свалилась груда забот. Предательский ледяной трамплин повредил лыжу у самолета Орлова. Взлетать с полным грузом с такой площадки было рискованно. Поэтому решили взять на самолеты не больше 22 человек из ста, приготовившихся к отлету. В первую очередь увозили женщин и больных.

Летчики торопились в обратный путь. Им предстоял трудный перелет.

В 16 часов 20 минут воздушные корабли Головина и Орлова оторвались от льда и ушли в воздух. Через полтора часа улетел и Алексеев. Он немного задержался, чтобы проверить моторы.

Возвращались мы на корабли уже вечером, иззябшие, голодные и удрученные неожиданной аварией. Только объемистые пакеты с письмами из дому, торчавшие у каждого из карманов, да газеты, присланные из Москвы, скрашивали общее недовольство.

В этот вечер я записал в своем дневнике:

«3 апреля. Зверски устал, но не могу умолчать о сегодняшних событиях. Прилетели наконец самолеты. Сняли с кораблей 22 зимовщика. Привезли почту. Я получил два больших пакета, на которых с каллиграфической тщательностью выведен адрес: «Северный Ледовитый океан. Константину Сергеевичу Бадигину».

Пакеты набиты письмами от родных и друзей, фотографиями близких, вырезками из газет. Я весь вечер просидел над этой посылкой, как бы вернувшись в далекий и родной мир, с которым меня разлучили льды. Читал не спеша, по нескольку раз перечитывал одну и ту же строку, чтобы растянуть удовольствие подольше. Когда-то мне будет суждено получить второе письмо из дому?!

Там, в Москве, в этом городе счастливых, жизнь течет мирно и плодотворно. Все работают, учатся, ходят в театры, греются на весеннем солнце. Оля исписала целую стопу бумаги. Видимо, старалась написать письмо повеселее, но за каждой строкой угадываешь грусть. Кажется, она скоро станет заправским штурманом: в каждой телеграмме требует, чтобы я сообщал координаты каравана, и все высчитывает, когда нас принесет к берегам Гренландии.

Написал большие ответные письма. Их заберут летчики, когда прилетят во второй рейс.

Сейчас уже очень поздно. Все спят. Пора и мне укладываться. Завтра с самого раннего утра начнем поиски нового аэродрома. Аэродрома № 4!»

Аэродром № 4 был найден очень быстро. Это разводье, затянутое крепким и гладким молодым льдом, у нас давно было на примете. Но мы не решались взяться за его расчистку по двум причинам: во-первых, оно, по нашим первоначальным представлениям, было узко, а во-вторых, до него надо было итти 7 километров по исторошенным полям, что не представляло удовольствия в тридцатиградусный мороз.

Но теперь с этим считаться не приходилось, а летчики объясняли нам, что они могут посадить свои машины на узкий аэродром, если только он будет обладать достаточно гладким и длинным летным полем. Все двенадцать бригад отправились на расчистку новой площадки.

Работа двигалась быстро, и аэродром № 4 был подготовлен к приему воздушных кораблей в течение нескольких дней. Однако погода резко ухудшилась, и летчики вынуждены были отсиживаться на замерзшей лагуне острова Котельного, где они оборудовали промежуточную базу.

По радио мы узнали, что четверо зимовщиков острова Котельного — Соколов, Бабич, Бэм и Горохов — добровольно остались на третий год, чтобы облегчить связь с дрейфующими кораблями, и образцово подготовились к приему людей с нашего каравана. Не ожидая никаких указаний, они «на всякий случай» в своей крохотной печи напекли тонну хлеба (целый месяц занимались этим трудным делом), построили в своем доме нары в три этажа, сделали баню. И когда летчики решили из-за трудных метеорологических условий укоротить трассу своих полетов к каравану на несколько сот километров, они нашли на одном из островов прекрасную базу.

Правда, на том острове не было запасено бензина. Поэтому пришлось самолет Орлова превратить в «летающую цистерну»: он доставлял на остров бензин из Тикси, а Алексеев и Головин летали к каравану.

Пока летчики выжидали наступления хорошей погоды, мы подготовили еще одну запасную посадочную площадку: морозы сковали трещины на аэродроме № 3, мы расчистили образовавшиеся на нем торосы и теперь могли предложить летчикам на выбор три поля.

Второй рейс самолеты «Н-170» и «Н-172» совершили только 18 апреля — полмесяца спустя после первого. Они благополучно опустились на аэродроме № 4, взяли на борт 83 пассажира и через 1 час 20 минут стартовали на юг. Полет проходил в сложных метеорологических условиях. Летчики пробивались сквозь пургу и туман.

И опять потянулись долгие дни ожидания. Чтобы закончить летную операцию, оставалось вывезти на материк 79 человек. Эти люди чувствовали себя отъезжающими. Они томились от

вынужденного безделья и нервничали. Нам, остающимся в дрейфе, было искренно жаль их, и мы всячески успокаивали будущих авиапассажиров.

Наконец вечером 26 апреля неожиданно с острова Котельного прибыла радиограмма о том, что Алексеев и Головин вылетели в третий рейс. Было пасмурно, холодно. В этот поздний час самолетов никто не ждал. Поднялся переполох. Люди побежали готовить аэродром. Улетающие зимовщики торопливо укладывали вещи и переносили чемоданы на летное поле.

Отчетливо запомнился момент прощания с летчиками и зимовщиками, улетавшими на материк. Когда на горизонте появились самолеты, люди притихли и молча смотрели на них. Мы в последний раз видели этих стальных красавцев.

Было около 9 часов вечера. Легкий мороз покалывал щеки. Небо подернулось тучами. Оно было сумрачное, неприветливое. Летчики, получившие с острова Котельного сводку, что там погода ухудшается, нервничали и спешили в обратный путь. Мы торопливо выгружали присланные из Москвы вещи — какие-то тяжелые тюки, ящики, бидоны. Пассажиры один за другим скрывались внутри самолетов. Нас оставалось все меньше и меньше. Лишь горсточка людей стояла там, где еще так недавно шумела и волновалась толпа.

Первый самолет вырулил на старт и помчался на взлет. За ним — второй. И через несколько минут мы потеряли из виду воздушные корабли.

* * *

В вахтенном журнале ледокольного парохода «Георгий Седов» в этот вечер появилась запись:

«20 час. 45 мин. Самолеты звена Героя Советского Союза тов. Алексеева «Н-172» и «Н-170» сделали посадку.

21 час. 50 мин. Самолеты улетели.

Сего числа вылетели на материк 25 зимовщиков ледокольного парохода «Г. Седов». Экипаж оставлен в следующем составе:

1. Капитан — *Бадигин К. С.*
2. Старший помощник — *Ефремов А. Г.*
3. Старший механик — *Розов Н. Н.*
4. Второй механик — *Токарев С. Д.*
5. Радист — *Полянский А. А.*
6. Врач — *Соболевский А. П.*
7. Матрос — *Буторин Д. П.*
8. Матрос — *Щелин В. А.*
9. Повар — *Шемякинский В. С.*
10. Машинист — *Алферов В. С.*
11. Кочегар — *Шарыпов Н. С.*

Всего 11 человек».

ЛАГЕРЬ ТРИДЦАТИ ТРЕХ

Только теперь мы увидели, как, в сущности, мал наш коллектив, оставшийся на дрейфующих кораблях. Еще вчера по снежным тропам сновали десятки людей. Слышался смех. Звучали песни.

И вот все сразу оборвалось. Опустели твиндеки. Редко-редко мелькнет на льду одинокая фигура—это магнитолог вышел на работу в снежный домик или боцман отправился на аэродром собрать уже ненужные флажки. Тишь. Такая тишь, что слышно даже, как у борта соседнего корабля сошлись двое моряков и один у другого попросил закурить.

Зимой мы ввели шуточное административное деление наших многолюдных «населенных пунктов»: «город Садко», «деревня Малыгина» и «село Седово». Теперь и город, и деревня, и село были в лучшем случае хуторами...

Но скучать нам попрежнему было некогда. На нас, тридцати трех зимовщиках, лежала нелегкая задача — заменить выбывших на материк. Надо было продолжать в полном объеме все научные наблюдения, подготовить корабли к навигации, вести необходимые работы по текущему ремонту.

В первую очередь следовало доставить на корабли грузы, принятые с самолетов, подсчитать все жизненные ресурсы и разделить их поровну между тремя экипажами. Это была трудная работа, если учесть, как мало людей осталось на судах.

Всего на аэродром было выгружено несколько тонн грузов. Их нужно было перевезти на примитивных ручных санках за 7 километров. Мы взваливали железную бочку или громоздкий ящик на полозья, окружали сани со всех сторон и с гиканьем и уханьем толкали вперед. В такие часы никто не жаловался на холод.

Но и в самом деле становилось теплее: близилась полярная весна. И хотя температура воздуха все еще держалась ниже нуля, черные металлические корпуса кораблей быстро нагревались. Образовавшийся за зиму в трюмах и твиндеках лед таял и отваливался пластами.

27 апреля, когда мы находились на 80°00′,9 северной широты и 147°32′ восточной долготы, я в первый раз увидел птичку. Взглянув в бинокль, чтобы получше рассмотреть нашу гостью, я убедился, что птичка эта не морская, а сухопутная. Какие далекие рейсы совершают эти маленькие существа! Что привлекает их в эти высокие широты?..

Накануне Первого мая мы провели генеральную уборку на корабле. Сбросили с палубы шлак, подмели мусор. Вымыли внутренние помещения.

Зимой седовцы жили в твиндеке, угрюмом и мрачном помещении, железные стены которого были покрыты инеем и льдом. Теперь мы переоборудовали под кубрик красный уголок, находившийся в деревянной надстройке корабля. Вымытые стены выкрасили белилами. Открыли иллюминаторы, и сквозь них круглые сутки светило солнце. Сразу стало светло и уютно.

Здесь поселились Буторин, Шарыпов, Алферов, Щелин и Шемякинский. Над койками прибили коврики. Развесили фотографии. Посреди кубрика поставили настольный биллиард. Так как людей на кораблях осталось немного и количество жилых помещений сократилось, мы смогли увеличить нормы расходования угля на отопление. В каютах и кубрике стало теплее.

— Теперь жить можно, — с довольным видом басил Алферов, неохотно вспоминавший тяжелую зимнюю ночь, проведенную в холодном твиндеке.

Я и Андрей Георгиевич Ефремов разместились в апартаментах, состоявших из двух кают, которые в обычном плавании предоставлялись капитану. Розов с Токаревым поселились в помещении, предназначенном для старшего механика. Для доктора мы оборудовали целый лазарет из двух кают, тщательно вымытых и окрашенных белилами. Можно было бы отвести новое комфортабельное помещение и для радиста Полянского, нашего уважаемого дяди Саши. Но он наотрез отказался покинуть свою радиорубку, в которой провел всю зиму.

Большим торжеством явилось открытие новой бани. Старая баня «Седова» пользовалась широкой известностью как объект для острот и насмешек. В стенных газетах каравана изображали седовцев моющимися в меховых шапках и валенках. Это было недалеко от истины: старая баня помещалась в одном из отсеков корабля, у железной стены, которая в зимние холода неизменно обледеневала. Я сам не могу без содрогания вспомнить, как в один из первых дней жизни на «Седове» мы с Андреем Георгиевичем отправились помыться в это банное заведение и едва не отморозили себе ноги.

Ледяная баня была немедленно закрыта. Взамен ее оборудовали новую в помещении ванной, предназначенной для командного состава. Здесь установили камелек сложной конструкции. В бочку из-под керосина вделали железный бочонок поменьше — из-под масла. В большой бочке разжигали огонь, а в малой кипятили воду. Железная труба, отводившая дым, обычно нагревалась докрасна, и любители попариться могли всласть пользоваться этим удовольствием. А для того чтобы удобнее было раздеваться, поставили небольшой мягкий диванчик.

Но водолазу Щелину и этого показалось мало, и он перетащил туда четыре зеркала, развесив их на всех стенах.

Оставалось привести в порядок кают-компанию. В ней нам предстояло питаться, проводить часы досуга, собираться на занятия. Между тем после долгой и трудной зимовки кают-компания «Седова» мало напоминала культурное помещение корабля. Мы тщательно вымыли и выскребли все уголки, выбросили вечно дымивший маленький чугунный камелек и заменили его новым, выкрасили стены масляной краской, привели в порядок мебель. Все блестело и сияло. Теперь людей тянуло сюда выпить чашку чаю, посидеть на мягком диване, побеседовать о разных разностях. А это невольно сближало нас между собой.

* * *

1 мая 1938 года мы встречали уже за 80-й параллелью, в Центральном Арктическом бассейне. Под нами лежал океан, прикрытый ледовой броней. Материковая отмель осталась позади, и, для того чтобы взять пробы грунта, гидрологу «Садко» Чернявскому приходилось опускать приборы на глубину свыше 1300 метров.

В этот день погода стояла на редкость. Легкий ветер шевелил гирлянды флагов, поднятых над кораблями. На ослепительно синем небе ни облачка. На высоких голубоватых торосах можно было заметить первые капли соленой влаги. Поверхность снега кое-где покрылась легким хрустящим налетом, похожим на лепестки слюды.

В 10 часов 30 минут утра от кораблей отделились кучки людей. Тридцать три зимовщика шли с флагами и портретами вождей на праздничную встречу. Шли с песнями, построившись в ряды. Но как это было не похоже на многолюдные демонстрации минувшей зимы! Все время казалось, что кого-то нехватает, что вот-вот от кораблей должны подойти новые колонны демонстрантов. Но никого вокруг нас на тысячи километров не было. Мы были одни в полярном океане.

Все же первомайские праздники на кораблях прошли оживленно и весело. Радисты приняли целые пачки приветственных радиограмм. Нас поздравляли с Первым мая руководители Главсевморпути, зимовщики арктических станций, пионеры — члены кружка юных полярников, родные, знакомые и вовсе незнакомые люди.

Мы честно заработали право на хороший отдых, и в течение четырех дней работы на кораблях не производились. Команды судов по очереди ходили в гости друг к другу. Сначала был дан праздничный ужин на «Садко», потом на «Малыгине» и, наконец, на «Седове». После отлета 184 зимовщи-

ков у нас поубавилось артистических талантов. Все же и мы не ударили лицом в... снег!

Старшие помощники капитанов — Румке, Кучерин и Ефремов — изобрели какой-то невероятный «танец старпомов». Глядя на них, мы часто вспоминали нашу медведицу Машку, которая примерно с такой же грацией топталась на льду.

Зато наш доктор Соболевский блеснул. Схватив в зубы кухонный нож, он лихо закручивал усы и вихрем проносился по кают-компании, кружась и приседая. Пожалуй, доктор был самым северным в мире исполнителем лезгинки.

Потом наступал черед вокальных номеров. Откашлявшись, дядя Саша, наш отважный радист, запевал приятным баском одну за другой песенки. Когда нам это надоедало, мигом образовывался хор, пели «Дальневосточную партизанскую» или «Если завтра война...».

Одним словом, мы веселились, как только могли, и никто не может сказать, что первомайские праздники 1938 года прошли в Центральном Арктическом бассейне скучно.

* * *

5 мая в кают-компании «Садко» собрались капитаны всех кораблей, чтобы поделить грузы, доставленные на самолетах. «Садко» был ближайшим к аэродрому, и поэтому мы устроили на нем своеобразную оптовую базу.

Подсчеты показали, что после эвакуации 184 зимовщиков наш коллектив был обеспечен продовольствием на 40 месяцев.

Начиналась размеренная, будничная жизнь зимовки. Жители лагеря тридцати трех, как и прежде, не могли пожаловаться на избыток досуга. У каждого было по горло работы.

С наступлением круглосуточного светлого времени возрос объем научных исследований, центром которых попрежнему оставался «Садко», располагавший богатейшим оборудованием третьей высокоширотной экспедиции.

На борту «Седова» Андрей Георгиевич Ефремов проводил в этот период систематические наблюдения над наклонением видимого горизонта. Эти наблюдения чрезвычайно важны для точной работы с секстаном. Кроме того, Андрей Георгиевич наблюдал за поведением магнитного компаса.

На кораблях шла деятельная подготовка к навигации. Вероятно, на материке многие удивлялись, читая наши сообщения о том, что корабли, унесенные льдами в Центральный Арктический бассейн, где-то там, за 80-й параллелью, готовятся к навигации. Но мы верили в возможности советского ледокольного флота и рассчитывали, что «Красин», «Ермак» или достраивавшийся тогда в Ленинграде ледокол «Иосиф Сталин»

пробьются к нам на выручку. Следовательно, мы считали себя обязанными заранее подготовить свои котлы и машины к походу.

На долю механиков «Седова» выпало особенно много работы. Они трудились очень часто дни и ночи напролет. Эти труды не пропали даром. И если бы руль нашего корабля не был так изуродован льдами, «Седов» в это же лето покинул бы Центральный Арктический бассейн вместе с другими кораблями.

Меня уже давно тревожило состояние рулевого управления. Зимние сжатия могли серьезно повредить его. Но частые подвижки льда лишали нас возможности заняться околкой руля. С наступлением летнего таяния я решил приступить к обследованию руля.

Тем временем корабельные работы шли своим чередом. Вахтенные аккуратно записывали в судовом журнале:

«Пилка дров.
Сортировка и предохранение продуктов от порчи при оттаивании.
Установка в кают-компании и в жилых помещениях противопожарных бочек с водой.
Санитарная уборка жилых помещений.
Осмотр корпуса и цистерн.
Заготовка льда для ледника и переноска в ледник лимонов.
Уборка жилых помещений выбывших зимовщиков.
Очистка и цементировка ледовых танков для принятия пресной воды из снежниц.
Переборка продуктов.
Уборка мусора от борта.
Очищаем и смазываем маслом мясокопчености».

С каждым днем становилось все теплее. Правда, май за 80-й параллелью куда прохладнее, чем в Москве, но, во всяком случае, теперь ртуть в термометре не спускалась ниже минус 15 градусов, а это, по нашим представлениям, была весьма приличная температура. Я рассчитывал, что уже скоро можно будет взяться за приведение в порядок корпуса судна, палубы, такелажа. Но накануне этой страдной поры произошло непредвиденное событие, внезапно выбившее меня из колеи: я заболел и целый месяц провел в постели.

* * *

20 июня я, наконец, встал с постели. Подошел к зеркалу. На меня глянуло незнакомое худое лицо, заросшее волосами. Сел, побрился. Вышел на палубу. От свежего, холодного воздуха сразу закружилась голова. Я ухватился за поручни, присел на какой-то ящик и с огромным интересом огляделся вокруг.

За месяц льды изменились до неузнаваемости. Снег стаял, обнажая грязно-желтые ропаки старого, многолетнего льда. Там и сям синели снежницы — глубокие лужи талой воды. В некоторых местах лед протаял насквозь. К этим естественным колодцам стекались с веселым журчанием потоки воды. Они несли с собой щепки, обрывки бумаги, мусор, сброшенный с кораблей, и это напоминало весенние ручьи Большой земли. И только полнейшее отсутствие зелени нарушало иллюзию.

Мы очень скучали по зеленой листве. Еще в мае, до начала болезни, я был обрадован находкой: в одном из углов капитанской каюты валялся старый цветочный горшок, на дне которого сохранилась щепотка земли. Эта щепотка была единственной на всем корабле. Я бережно размял землю и смочил ее водой. Андрей Георгиевич принес из своей кладовой несколько сухих горошин. Уложив горошины в мокрую тряпку, я продержал их в тепле до тех пор, пока они не дали робкие ростки. Тогда эти горошины перекочевали в цветочный горшок, и мы все с огромным интересом следили, как из сухих, сморщенных семян вырастает кудрявый кустик гороха с нежными усиками и слабенькой бледно-зеленой листвой.

Во время моей болезни об этом кустике в суматохе забыли, не полили его во-время водой, и он засох. Это было большим огорчением. Ни леса Сингапура, ни сады Манилы, ни плантации Формозы не оставили в моей памяти такого следа, как этот нежный зеленый росток, выращенный и погибший за 80-й параллелью...

Толщина ледяного покрова значительно уменьшилась. Верхняя кромка пера руля теперь явственно выступала из-под рыжевато-бурого льда. Надо было браться за расчистку льдов под кормой, чтобы проверить, наконец, состояние руля и винта.

Еще накануне я распорядился подготовить необходимый инструмент и раздобыть у садковцев взрывчатые вещества. Теперь на борт «Седова» уже были доставлены 150 килограммов аммонала и 100 детонаторов. Вся команда занималась осмотром и ремонтом ледового инструмента. К 17 часам все было готово, и мы занялись делами внеочередного порядка. Все спешно приводили в порядок свои костюмы, брились, — приближался день выборов в Верховный Совет РСФСР.

Вечером после долгого перерыва я раскрыл дневник и записал:

«Северный Ледовитый океан, 20 июня. Итак, уже почти девять месяцев наш караван дрейфует во льдах. Сейчас на-

ходимся на 81°11′,2 северной широты и 140°38′ восточной долготы. Ветры часто меняются. Поэтому за месяц нас отнесло к северу всего на 16 миль.

За последние дни пейзаж в районе дрейфа резко изменился. Вместо белоснежной равнины льдов кругом раскинулась бесконечная цепь озер полупресной воды. Таяние снега идет весьма интенсивно. Днем температура воздуха на солнце достигает 20 градусов тепла. Сообщение между судами затруднено. Снег стал рыхлым, лыжи проваливаются.

Установили условные сигналы для переговоров между кораблями. Вот записка, присланная мне Хромцовым:

«Две угольные корзины, поднятые одна над другой на видном месте, означают: «Необходима помощь команд других судов».

Указанный сигнал поднимается при случае, когда необходима помощь для околки судна при сжатии, для перегрузки аварийного запаса с судна на лед и при всех аварийных случаях, когда нужна помощь».

Завтра начинаем окалывать от льда руль и винт. Какие сюрпризы готовит нам этот день?

Экипажи наших судов сейчас деятельно готовятся к выборам в Верховный Совет РСФСР. Зимовщики изучают Конституцию РСФСР.

В день выборов будет показана кинокартина; это удовольствие можем себе позволять не часто: киноаппарат требует много электроэнергии, а стало быть, и горючего.

Комсомольцы готовят плакаты, лозунги и очередной номер стенной газеты «Мы победим».

Над льдами с веселым щебетанием проносятся птицы. Они, повидимому, избрали своей базой наши суда. Но ни моржей, ни тюленей, ни медведей, которых с большим нетерпением ожидают все наши моряки, попрежнему нет...»

В 9 часов утра 21 июня все одиннадцать седовцев собрались у кормы с кирками, ломами и пешнями. Ломы вонзились в податливый, рыхлый лед. Вначале казалось, что дело подвигается вперед довольно быстро. Рядом с образовавшейся майной росла груда битого льда. Но когда мы углубились примерно на метр, возникли непредвиденные затруднения: образовавшуюся яму быстро заполнила талая вода.

Притащили брандспойт, начали откачивать. По краям майны нагородили барьер из льда и снега. Но стремительные потоки снова и снова прорывались в чашу, вырубленную во льду. Приходилось работать ломами и пешнями, стоя наверху, у края майны. Обломки льда, всплывающие со дна, вылавливали железной сеткой.

После обеда я решил пустить в ход взрывчатые вещества. Мы закладывали аммонал в углубления, высверленные

во льду на расстоянии 5—10 метров от корпуса судна, и взрывали заряды. Однако и на этот раз существенных результатов не добились.

На следующий день нас ожидал неприятный сюрприз: вся майна, с таким трудом расчищенная нами накануне, была забита обломками льда, выплывшими откуда-то снизу.

Накануне была пробита насквозь толща льда, и теперь приходилось иметь дело с так называемыми подсовами: за зиму сжатия нагромоздили под кормой мощные ледяные пласты, втиснутые один под другой, и сейчас куски льда, размельченного взрывами, находили выход на поверхность воды.

Снова пустили в ход аммонал. Вокруг кормы теперь высились целые горы льда, выуженного нами из проруби. Но снизу всплывало еще больше голубых сверкающих глыб. Иногда эти глыбы несли на себе ржавые следы железных листов и заклепок: они отрывались от самого днища корабля.

Видимо, природа создала за зиму под «Седовым» целый ледяной погреб, уходящий на несколько этажей под воду.

Команда работала весь день без отдыха. Все промокли, устали. Но дело и на этот раз почти не подвинулось вперед.

В конце работы чей-то лом, опущенный в воду, внезапно зазвенел о металл. Звон раздался примерно в метре от пера руля, считая вправо. Что же могло быть подо льдом так далеко от руля? Андрей Георгиевич, примчавшийся ко мне с докладом о неожиданной находке, был склонен считать,

что это лопасть нашего винта, которую льды отломили во время сжатия и отнесли в сторону.

Хотя это предположение и казалось маловероятным, но других объяснений загадочной находки пока не было.

Чтобы доискаться истины, мы на следующее утро с новой энергией возобновили околку. К полудню удалось выяснить: под водой, на глубине около метра, на ощупь заметно искривление пера вправо. Значит, то, что Андрей Георгиевич считал оторванной лопастью винта, на поверку могло оказаться изогнутым концом пера.

После обеда, чтобы ускорить околку, мы снова взрывали лед у самой кормы дозами по 100—200 граммов аммонала.

Когда удалось несколько освободить майну от льда, выяснилась еще одна неприятная деталь: на рудерпосте чернела предательская трещина.

Положение осложнялось. Я поплелся на «Садко», чтобы посоветоваться с капитаном Хромцовым, который был начальником нашего каравана. После болезни ноги еще очень плохо повиновались, и дорога к «Садко» показалась необыкновенно длинной и трудной. Кое-как взобрался я по трапу на борт флагманского корабля и рассказал Хромцову о наших открытиях. Мой рассказ встревожил и его. Только что по радио сообщили, что ледокол «Иосиф Сталин» вышел на ходовые испытания, и естественно было ждать, что новый флагманский корабль ледокольного флота первым же рейсом отправится на выручку к нашему каравану. Что же будет тогда с «Седовым», если окажется, что его руль — исковерканная груда железа?

Утром 24 июня у кормы нашего парохода собралось большое общество. Кроме нас одиннадцати, здесь присутствовали Хромцов и водолаз «Садко» Николаев. Пришло и несколько человек с «Малыгина». Предстояло, так сказать, провести консилиум с участием специалистов со стороны.

Установили водолазную станцию. Принесли скафандр и шлем. Матросы и механики поглядывали на них с опаской. Я и сам прекрасно понимал, что спуск в майну — дело довольно рискованное: в любую минуту могли всплыть новые обломки подсовов и заклинить или обрезать шланг, питающий водолаза воздухом. Но нам нужно было во что бы то ни стало добыть сведения о состоянии руля.

К трем часам дня майна была очищена от пловучего льда насколько возможно. Здоровяк Щелин облачился в скафандр. Николаев надел ему на голову шлем, привинтил шлем к скафандру и проверил все соединения. Неуклюже и тяжело ступая по льду свинцовыми подошвами, Щелин подошел к

краю майны и осторожно стал сползать в мутную ледяную воду. Через мгновение шлем его скрылся под водой.

Потянулись долгие минуты ожидания. Наконец, через четверть часа, Щелин вынырнул, и товарищи помогли ему встать на лед. Когда отвинтили шлем, водолаз недовольно сказал:

— Тьма, ничего не видать. Сейчас пойду опять, буду руками щупать...

В 15 часов 24 минуты Щелин снова опустился под воду и пробыл там еще 16 минут. Поднявшись, он сказал:

— Это перо. Я всю нижнюю кромку прощупал. Согнуто вправо градусов на сорок пять, а вверху ровное. Получилось вроде такого черпака...

И он показал рукой, как изогнуто перо.

Водолаз «Садко» Николаев вызвался уточнить эти данные. Он также два раза опускался под воду и обследовал всю область кормы. В результате этого обследования в вахтенный журнал «Седова» вечером 24 июня была внесена такая запись:

«Осмотром обнаружено, что перо руля ниже 230 сантиметров от балера находится во льду и согнуто нижней частью вправо, под углом около 45°. Рудерпис и рудерпост на этой глубине находятся в сплошной массе монолитного льда, и осмотреть их нет возможности. Под корпусом судна на 10—15 футов подсовы сплошных полей льда, идущих наклонно от левого борта. Общая толщина нагроможденного льда по измерению превышает 10 метров».

Первые итоги обследования были довольно безрадостны. Из них следовало, что нам предстоит большая и трудная работа. Требовалось расчистить майну, преодолеть сопротивление подсовов, беспрерывно заполнявших ее обломками, освободить от льда всю область руля и винта и попытаться вернуть судну хотя бы частичную управляемость.

Борьба за исправление руля заняла больше месяца. Наш коллектив затратил много сил и энергии, но существенных результатов все же не достиг. Лишь на следующее лето удалось вернуть «Седову» частичную управляемость.

Для того чтобы дать представление о наших неудачных, но достаточно трудоемких попытках наладить работу руля, приведу здесь выдержки из дневника:

«25 июня. Решено расширить майну у кормы, чтобы как следует расчистить всю область рулевого управления и винта. Это трудно, но совершенно необходимо. До тех пор, пока мы не испробуем все средства для исправления руля, оставлять работу нельзя.

Сегодня возобновили околку. Дело подвигается вперед, хотя довольно-таки медленно.

26 июня. 81°25′,9 северной широты, 139°00′ восточной долготы. День выборов в Верховный Совет РСФСР. Второй раз мы голосуем в дрейфующих льдах. Снова на кораблях царит праздничное оживление. Зимовщики принарядились, щеголяют в новых костюмах. Некоторые даже надели галстуки и белые воротнички.

Суда расцвечены флагами.

Выборы начались ровно в 6 часов утра. Все избиратели дрейфующего избирательного участка № 277, за исключением тех, кто нес вахту, к этому времени собрались на «Малыгине». Малыгинцы с большой тщательностью и заботой приготовили кабинки для голосования. На столах было разложено все необходимое, вплоть до пепельниц.

Моряки, которые первыми опустили свои бюллетени, сразу же побежали на «Садко» и «Седов» сменить вахтенных, чтобы дать им возможность поскорее принять участие в голосовании. Вскоре, пробираясь между проталинами, проваливаясь зачастую по колено в воду, и последние избиратели зашагали к «Малыгину». Через 35 минут подача голосов была закончена.

Сегодня по случаю праздника околка рулевого управления не производилась.

27 июня. Возобновили работу у кормы. Взрывали лед аммоналом, закладывая заряды по 200—500 граммов в трех метрах от судна. Работа затрудняется большим количеством всплывающих обломков. Дует свежий северо-западный ветер. Похоже, что начнется пурга. Вот тебе и лето!

28 июня. 81°24′,3 северной широты, 138°31′ восточной долготы. Началась пурга. Однако работы у кормы не прекращаем. Свесили с кормы большие брезенты, и получилось нечто вроде большой палатки, под прикрытием которой удалось продолжать очистку майны. К 3 часам дня очистили ее настолько, что можно было без особого риска опускаться под воду. Шелин надел скафандр и обследовал подводную часть рулевого управления.

В половине четвертого он поднялся и доложил, что пятка руля от льда свободна. Она находится в исправности.

Механики разобщили штуртрос, приготовили ручной при-

вод и попытались повернуть руль вправо, где перо чисто от льда. Руль не поворачивается.

29 июня. Продолжаем очищать рулевое управление от льда. Опять приходили с «Садко» Хромцов и Николаев. Николаев опустился под воду и пробыл там 25 минут, осматривая руль. Подтверждает, что нижняя часть пера изогнута вправо, но каких-либо заметных повреждений рудерписа, рудерпоста и пятки руля не видно.

1 июля. 81°17′,1 северной широты, 137°57′ восточной долготы. Пурга продолжается. Ветер часто и резко меняет направление. Под действием ветра во льду стали появляться трещины шириной до 75 метров. На востоке и западе образовались разводья шириной до 1 мили. Если так пойдет дальше, ледоколы смогут пробиться к нам на выручку. Поэтому стараемся форсировать подготовку корабля к навигации.

Продолжаем очищать руль и винт, производя взрывы аммоналом. Попрежнему снизу всплывают большие обломки подсовов.

Сегодня под воду опять опустился Щелин. Пробыл там полчаса, но ничего нового не обнаружил.

Подвели итоги за месяц работы.

Научные работники каравана в июне сделали 24 астрономических определения, провели три гидрологические станции, магнитные наблюдения в пяти пунктах и гравитационные — также в пяти пунктах. Несколько раз измеряли глубину и взяли две пробы грунта.

В июне мы продрейфовали по ломаной линии около 100 миль.

4 июля. 81°19′,4 северной широты, 137°25′ восточной долготы. Изо дня в день одно и то же: очищаем руль и винт от льда. Под кормой уже образовалась майна довольно внушительных размеров.

7 июля. 81°05′,3 северной широты, 137°07′ восточной долготы. Сегодня снова взрывали лед за кормой. После трех взрывов убрали обломки, и Щелин опустился под воду. 55 минут обследовал он руль и винт, не выходя из воды.

Наконец поднялся и сказал, что ничего нового сообщить не может. Руль чист от льда. Попробовали проворачивать его вручную. Он поворачивается около среднего положения всего на 10°.

13 июля. 81°22′,5 северной широты, 137°19′ восточной долготы. Вода в майне посветлела. Поэтому стало ясно видно почти все перо руля. Отчетливо виднеется изогнутая вправо нижняя кромка. Повреждение точно такое, как было описано водолазами, спускавшимися 24, 29 июня и 7 июля.

Заметно также, что рудерпис и рудерпост несколько изогнуты вправо.

14 июля. 81°29′,0 северной широты, 137°32′ восточной долготы. Продолжаем окалывать лед около винта. Одновременно взрываем его аммоналом для ускорения работы. Лед здесь достигает толщины двух метров, а с левого борта смерзшиеся подсовы уходят на значительно бо́льшую глубину.

16 июля. Продолжаем очищать руль и винт от льда. В конце дня водолаз Щелин снова пробыл под водой 50 минут. Подтвердил, что пятка руля стоит на месте. Третий сверху штыр, соединяющий перо с рудерпостом, отсутствует, а отверстие петли рудерписа отошло примерно на 2 дюйма от отверстия петли рудерпоста вправо.

Щелин осмотрел также и винт. Пока видны только три лопасти. Четвертая еще окована льдом.

18 июля. 81°48′,0 северной широты, 136°20′ восточной долготы. Очень много хлопот доставляет уборка мусора, вытаявшего у бортов корабля.

Вчера матросы предложили остроумную выдумку: пробить во льду прорубь и сплавить туда весь мусор. Заложили в скважину в 20 метрах от судна 3 килограмма аммонала, зажгли бикфордов шнур, и вровень с марсом взлетел целый столб воды и ледяных осколков. Теперь мы могли в образовавшейся проруби утопить весь мусор, находившийся возле судна.

Решено применить новый метод и для очистки нашей майны от льда. Во льду вырублены два канала, ведущих к большим снежницам, которые окружают корабль сплошной цепью. Им присвоены громкие названия: «Канал Щелина» и «Канал Соболевского».

Работа значительно упростилась.

Вместо того чтобы выуживать из майны льдины и сваливать их у кормы, где уже и так выросла гигантская груда, наименованная «Сопкой Буторина», обломки подсовов теперь перегоняют баграми по каналам в снежницы. Там они быстро тают.

20 июля. 81°51′,6 северной широты, 136°05′ восточной долготы. Сегодня произвели генеральное обследование руля и винта.

Для детального осмотра руля два раза опускался водолаз Николаев и один раз Щелин. Но окончательный «диагноз» должен был поставить техник-специалист. Ко мне подошел Андрей Георгиевич Ефремов.

— Я полезу, — просто сказал он. — Я инженер и все там разберу.

— Но ведь у вас больное сердце, и вы никогда не надевали водолазного костюма, — возразил я.

— Вот и хорошо. Раньше не надевал, а теперь надену.

Он быстро облачился в скафандр и ловким движением скользнул в воду. Соболевский с тревожным видом следил за стрелкой секундомера: как врач он не одобрял этого поступка Андрея Георгиевича. Но все обошлось вполне благополучно.

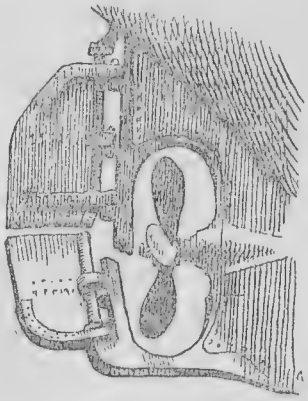
Вечером составили акт осмотра руля и винта. В акте было указано:

«Сего числа для детального осмотра состояния руля и винта л/п «Г. Седов» был спущен под воду водолаз Щелин В., который, произведя осмотр, сообщил, что перо руля согнуто вправо, как это было обнаружено 24 июня с. г., также согнут вправо рудерпис. Благодаря недостаточно светлой воде заменить погнутие рудерпоста не представляется возможным, Пятка руля находится в своем гнезде. Третий сверху штыр отсутствует, и отверстия в петлях рудерпоста и рудерписа расходятся приблизительно на 2 дюйма, так что петля рудерписа в этом месте отклонена от петли рудерпоста вправо. Разрывов в ахтерштевне не обнаружено. При осмотре винта обнаружены три лопасти, а четвертой не видно, так как в этом месте находится лед...»

Общая картина, таким образом, весьма неутешительная. Вряд ли удастся до возвращения в порт сделать что-либо существенное. Но попробовать надо!

21 июля. 18°52′,9 северной широты, 135°46′ восточной долготы. Посоветовавшись с механиками, решил осуществить такой план: снять четвертый штыр, соединяющий перо руля с рудерпостом. Так как третий штыр отсутствует, то перо будет держаться только на верхних двух петлях. Поэтому оно отойдет несколько влево, и этим в известной мере компенсируется изгиб пера вправо.

Работать придется под водой. Поэтому сегодня привели в порядок водолазную станцию, перебрали и очистили ее.



22 июля. 81°52′,5 северной широты, 136°00′ восточной долготы. Начали работу. Удалить штыр, оказывается, не так просто. Сегодня водолаз Николаев больше двух часов пробыл под водой, но ему пока не удалось даже выбить чеку, стопорящую гайку. Чеки расклепываются.

До позднего вечера водолазы паяли шлем, — он в нескольких местах пропускает воздух.

23 июля. 81°50′,8 северной широты, 136°11′ восточной долготы. Сегодня утром водолазы, наконец, доконали упрямую чеку. Николаев держал под водой длинное водолазное зубило, а Щелин бил по нему сверху молотом. До обеда отвернули гайку на две грани. К вечеру удалось ее снять и поднять на поверхность.

25 июля. 81°51′,5 северной широты, 135°40′ восточной долготы. Тщетно пытались вытащить штыр. С утра били сверху молотом по зубилу, которое под водой держал Щелин. Штыр не поддался ни на один сантиметр, так как он согнут и сильно зажат перекошенными петлями рулевого управления.

Навернули снова гайку на штыр на две нити резьбы и испробовали новый способ: механики ворочали ручным приводом руль вправо и влево, а водолазы одновременно выбивали штыр. И на этот раз он не сдвинулся ни на сантиметр.

После обеда начали поворачивать руль трехтонными механическими талями за румпельный сектор. Влево руль не поворачивается более чем на 1—2 градуса. Штыр не поддается никакому воздействию. Наши проклятия этому упрямому куску металла не поддаются никакому литературному описанию.

26 июля. 81°51′,6 северной широты, 135°29′ восточной долготы. Испробовали последнее средство — спустили под воду мощный пятитонный домкрат и попытались выдавить им штыр из петель. В течение нескольких часов водолазы работали под водой. Несмотря на то, что мощность домкрата была использована полностью, штыр не поддался.

Больше в нашем распоряжении нет никаких возможностей. После полутора месяцев упорной работы приходится оставить руль в том самом состоянии, в которое его привели ледовые сжатия. Горько и обидно, но ничего не поделаешь. То, что сжатие наделало в течение нескольких минут, не удалось исправить за целое лето...»

Вечером пришлось записать в вахтенном журнале:

«Ввиду того, что все средства для удаления штыра использованы, но произвести эту работу в данных условиях не удается, водолазные работы прекратили».

* * *

Неудача не лишила, однако, коллектив зимовщиков бодрости и уверенности. В машинном отделении полным ходом продолжалась подготовка к навигации.

С каждым днем ледовая обстановка становилась все более благоприятной. Во всех направлениях виднелись разводья. Черные, как уголь, полосы открытой воды чередовались с серыми и желтыми пространствами рыхлого, ноздреватого льда. Вокруг «Садко» лед настолько протаял, что подломился, и наш флагманский корабль неожиданно превратился в свободно плавающее судно. К концу июля толщина льда уменьшилась в среднем на 70 сантиметров по сравнению с тем, что было в начале лета.

А еще совсем недавно нас окружали грозные ледяные хребты, и когда солнце взошло впервые в феврале, оно озарило фантастический ландшафт голубовато-зеленых скал. Мы часто вспоминали, как на огромном торосе перед отлетом на материк собрались зимовщики с трех кораблей. Их было свыше 200 человек, а издали казалось, что это мухи сидят на обломке сахарной головы. И вот за каких-нибудь два месяца этот торос исчез. От него осталась жалкая кучка рыхлого льда.

Летом сообщение между судами было чрезвычайно затруднено. Ходить в одиночку по льду капитаны запретили. Отправляясь в поход, приходилось брать с собою багры, так как по пути часто надо было перепрыгивать трещины, достигавшие ширины в 2 метра.

Образовавшиеся в конце июля трещины и разводья намного оживили нашу бедную фауну: появились в большом количестве нерпы, утки, чайки и даже нарвал — морской зверь из семейства китовых, сделавшийся частым гостем ближайших полыней.

После работы седовцы, садковцы и малыгинцы отправлялись с ружьями вдоль разводьев попытать счастья. Охотничий сезон открыл капитан «Садко» Хромцов, застреливший двух уток. Потом пришел черед более крупной добычи: малыгинцы добыли нерпу, весившую около пяти пудов.

Это было большое событие, вызвавшее разговоры на всех кораблях. Консервы давно уже надоели, и потому даже черное мясо нерпы могло сойти за деликатес.

Малыгинцы гостеприимно пригласили всех желающих отведать новое лакомство. Желающие не замедлили принять приглашение. Бифштексы из нерпы, приправленные клюквой, показались вполне приемлемыми: если не обращать внимания на запах сырой рыбы, то можно представить себе, что имеешь дело с медвежьим мясом.

После этого обеда каждому захотелось убить нерпу. Теперь в свободные от работы часы вдоль разводьев крались охотники, выслеживавшие добычу. Наибольшей виртуозности в этом трудном деле достиг старпом «Малыгина».

Он ползал по льду, извиваясь, как нерпа, рассчитывая, что морские животные примут его за своего собрата.

Очень хлопотливым делом была и добыча убитых нерп из воды. По большей части убитые звери сразу шли ко дну, и охотникам оставалось оплакивать ушедшую из-под самого носа добычу. Поэтому, собираясь на охоту, стали брать байдарки и резиновые надувные шлюпки.

Вскоре катанье на этих шлюпках стало самостоятельным видом развлечения. Их уносили за километр от корабля, где открылось огромное разводье, расходившееся временами до 700 метров, и отправлялись в дальнее плавание вдоль его берегов.

Особенно увлекался греблей Розов, — он довольствовался ближней снеговой лужей самых скромных размеров.

В почете был стрелковый спорт. В июле на «Седове» состоялись призовые стрельбы. Соревнования в стрельбе по мишеням выиграли Буторин и Полянский. В завершение программы они разбили двумя выстрелами на расстоянии 130 метров две бутылки. Чемпионам были торжественно вручены призы — каждому по пачке папирос «Беломорканал». Приз этот в наших условиях ценился очень высоко.

Среди книг, прочитанных моряками, почетное место занимали труды по Арктике и Антарктике.

С большим оживлением попрежнему проходили политзанятия. В июле была проведена теоретическая конференция комсомольцев трех судов по теме «Социализм и коммунизм». В работах этой конференции участвовали почти все члены экипажей.

Ежедневно во время чая зачитывались вслух «Последние известия», которые аккуратно принимал Полянский.

Наш коллектив обычно очень чутко отзывался на все политические события, о которых сообщало радио. Ведь наши корабли были частью советской территории, а мы — советскими людьми. Поэтому каждая весть о каком-либо событии государственного значения сразу же находила живой отклик, и мы подолгу обсуждали ее так же, как делали бы это в родном порту.

Помнится, в один из дней Полянский сообщил, что на Большой земле выпущен новый заем. Сразу же была проведена подписка на кораблях, причем седовцы дали взаймы государству 118 процентов месячной зарплаты, заняв первое место по подписке в караване.

Несколько позже Полянский принял тревожные радиограммы с дальневосточной границы. Они сообщали о провокации японской военщины в Посьетском районе, у озера Хасан. Посьет я знал: часто приходилось там бывать, когда служил

на Тихом океане. О Хасане же я не слыхал. Но вскоре мы, вместе со всеми гражданами СССР, хорошо узнали это слово, и в Ледовитом океане с тех пор оно произносилось с такой же гордостью, как в Москве или Владивостоке. Вместе со всеми мы радовались боевым успехам нашей могучей армии, преподавшей зарвавшейся японской военщине предметный урок географии.

Большое оживление в наш быт вносило празднование дней рождения зимовщиков. Эти дни отмечались с большой торжественностью. Каждый именинник имел право пригласить со всех судов гостей по своему желанию. Ему предоставлялось также право потчевать этих гостей хорошим угощением. Капитан корабля преподносил «новорожденному» подарки. С подарками являлись и гости, приглашенные с других судов.

Чтобы кто-нибудь не схитрил и не отпраздновал день рождения досрочно или два раза в год, эти торжественные даты точно проверяли по оставшимся от выборов избирательным спискам. В июле на дрейфующих кораблях было пять «новорожденных».

Подвижки льда давно уже прекратились. Погода стояла тихая, туманная, — в июле было всего четыре ясных дня.

Подготовка к навигации уже закончилась. 29 июля мы закончили очистку лопастей руля от льда и вручную провернули машину на передний ход на один оборот. Механики зорко и придирчиво следили при этом за работой каждого клапана и подшипника. Но придраться было не к чему: машина оказалась в полном порядке.

Я и Андрей Георгиевич взялись за проверку гирокомпаса и других электронавигационных приборов. К концу августа гирокомпас был приведен в порядок, и когда судовая динамомашина дала ток, его ротор развил нормальное количество оборотов: прибор заработал, как часы.

После того как механики закончили восстановление машины и всех механизмов (ранее законсервированных), оставалось навести на корабль внешний лоск.

Надо сказать, что после долгой и трудной зимовки он выглядел весьма непрезентабельно. Надстройки закоптились, корпус облупился и заржавел. Между тем с каждым днем росла уверенность, что ледоколы подойдут на выручку: ледовая обстановка улучшалась.

Надо было готовиться к встрече. И вот примерно в середине августа начался большой аврал: все, от капитана до кока, взялись за чистку, мытье и окраску корабля.

К этому времени все механизмы уже находились в боевой

готовности. Даже грузовые стрелы были осмотрены и проверены, а блоки и шкентеля смазаны.

Великая чистка корабля началась с кормового кубрика, который мы мыли и скребли четыре дня подряд, пока он не превратился в нормальное корабельное помещение.

Затем взялись за мытье палубы. Установили брандспойт, опустили рукав в снежницу и окатывали палубу водой до тех пор, пока, наконец, можно было разобрать, что это действительно палуба. Окатили из брандспойта и борта.

20 августа все одиннадцать седовцев вооружились кистями и ведрами с разведенным суриком. Мы приспособили к бортам висячие деревянные беседки, штормтрапы и, словно заправские маляры, загрунтовали суриком оба борта вплоть до кормового подзора, предварительно очистив их от ржавчины.

На следующий день мы сняли зимнее отеплительное ограждение надстроек, вымыли их, очистили от ржавчины и покрыли суриком кормовой подзор. Палубу снова окатили водой из брандспойта и протерли песком. В 24 часа механики развели огонь в топке малого котла. Впервые за десять месяцев «Седов» поднимал пары: мы хотели привести в действие рулевую машину, чтобы окончательно выяснить, насколько повинуется ей искалеченный льдами руль.

Назавтра покрыли суриком поручни. В завершение всего растопили баню и вымылись все по очереди.

Теперь корабль имел приличный вид. Все механизмы были в полной готовности, и даже машинный телеграф звякал так, словно мы уходили в рейс.

Только состояние руля не давало нам покоя и снижало праздничное настроение у всех: несмотря на то, что мы заставляли рулевую машину работать с предельной нагрузкой, удавалось поворачивать перо вправо всего на 8 градусов, а влево — на 10. Полтора часа бились механики и матросы у машины, непрерывно перекладывая руль, но угол поворота от этого не возрос.

Оставалось надеяться только на буксир, — если бы нас повел за собой «Садко» или «Малыгин», то вслед за ледоколом мы, пожалуй, могли бы кое-как добраться до чистой воды.

„СЕДОВ" ОСТАЛСЯ ОДИН

На весь мир прогремела 28 августа 1938 года победная весть:

«Сегодня в два часа ночи линейный ледокол советского арктического флота «Ермак», форсируя тяжелые многолетние льды, подошел к дрей-

фующим судам «Садко», «Малыгин» и «Седов» и установил тем самым новый мировой рекорд свободного высокоширотного плавания. Его координаты — 83°04′,8 северной широты, 138°02′ восточной долготы».

Никогда в истории мореплавания ни один корабль не дерзал пробиваться в такие высокие широты. И только могучий «Ермак», напрягая всю свою мощь, преодолел препятствия и еще раз показал огромные возможности и резервы советского ледокольного флота.

Ледокол — детище русского народа. Известно, что еще в XVI веке на Белом море русские пробовали применять различные приспособления для разбивания льдов. Использовал технические приспособления для разлома льдов Финского залива Петр I во время войн со Швецией.

В 1836 году русский государственный совет учредил общество для строительства пароходов с ледокольным механизмом для работы в Кронштадтском и Санкт-Петербургском портах.

Но настоящей датой создания ледокола надо считать 1864 год. В этом году кронштадтскому купцу Бритневу, поддерживавшему на принадлежавших ему пароходах сообщение между Кронштадтом и Ораниенбаумом и крайне заинтересованному в возможно большем продлении сроков навигации, пришла в голову очень простая мысль: надо срезать у пароходов носовую часть так, чтобы пароход не толкался в льдины носом, пытаясь расколоть их ударом, а взлезал бы на них и продавливал, разламывал бы их своей тяжестью.

Идея Бритнева до сих пор используется на ледоколах и ледокольных пароходах всего мира. Скошенный под углом 22—25° нос — это один из основных признаков ледокола.

Другой важный признак ледокола — балластные цистерны, также зародившиеся в России. Впервые весовая балластная цистерна была установлена на портовом ледоколе в Николаеве. При наполнении цистерны водой нос ледокола утяжеляется и лед легче продавливается; при удалении из цистерны воды нос ледокола становится легче, и этим облегчается сход ледокола со льда, которого он не смог продавить.

Третьим признаком ледокола является округлость бортов в отличие от прямостенных бортов обыкновенных пароходов. Эта округлость бортов, во-первых, обеспечивает бо́льшую их крепость и, во-вторых, способствует выжиманию льдами ледокола кверху при сжатиях.

Кроме этих основных признаков, для любого ледокола характерны: большая крепость корпуса, специальные защиты рулей и винтов, сильные водоотливные средства, мощные буксирные устройства.

Все эти признаки воплотились в совершенном творении Степана Осиповича Макарова — ледоколе «Ермак». В самом деле, разве это не чудесно — техническое устройство, не постаревшее с 1899 года? Ведь до сих пор «Ермак» считается одним из мощнейших ледоколов мира.

Но не только в этом заслуга Макарова. Он первый поставил вопрос об активной борьбе с арктическими льдами. Вспомним времена зарождения «Ермака». Как раз тогда Нансен предполагал продрейфовать мимо полюса на «Фраме». Это было пассивное использование явлений природы — дрейфа арктических льдов. И вот в противовес Нансену Макаров говорит: «К Северному полюсу напролом». Не надо понимать этот лозунг буквально. Его надо понимать так: человек должен стремиться использовать технику так, чтобы бывать у полюса, исследовать приполюсные пространства тогда, когда он этого захочет, а не тогда, когда дрейфующие арктические льды принесут его в желаемый район.

Создание полярного ледокола выдвинуло новый метод исследования — путем борьбы со льдами и преодоления их силой техники, созданной человеком.

«Ермак» оказался недостаточно мощным, чтобы добраться до Северного полюса. Но сколько подвигов совершил он за 40 лет на Балтийском море и в особенности на Северном морском пути! Хочется здесь рассказать лишь о том, что было сделано «Ермаком» под командованием известного ледового капитана Михаила Яковлевича Сорокина в 1938 году.

Этот памятный поход имеет свою историю.

Выше я уже рассказывал, как во льдах Арктики осенью 1937 года замерз почти весь ледокольный флот.

Ледокольные пароходы «Садко», «Малыгин» и «Седов» дрейфовали, приближаясь к району полюса. Караван ледокола «Ленин», поставленный «Красиным» на зимовку у Хатангского залива, был также вынесен льдами на середину моря Лаптевых и описывал там сложные петли, ежечасно подвергаясь угрозе сжатий. Караван ледореза «Литке» зимовал в проливе Вилькицкого. Целая группа лесовозов вмерзла в лед у Диксона. Пароходы «Русанов», «Рошаль» и «Пролетарий» стояли во льдах близ бухты Тихой. Израненный льдами мощный «Красин» зимовал у Нордвика.

Один лишь «Ермак» мог быть включен в план ледокольных операций 1938 года, если не считать ледокольных пароходов «Таймыр» и «Мурман». Казалось бы, не так уж много! Но советские моряки сумели так использовать возможности этого прекрасного корабля, что навигация 1938 года не только не потерпела краха, как этого можно было ожидать, но, наоборот, была проведена с успехом.

Рабочие Ленинграда в исключительно короткий срок исправили все повреждения, нанесенные ледоколу Арктикой, и в самом начале 1938 года, когда в Финском заливе еще стоял метровый лед, «Ермак» пробил эту ледовую блокаду и ушел в Гренландское море навстречу папанинской льдине. Он встретил во льдах «Таймыр» и «Мурман» и доставил полярников в город Ленина.

Это был первый этап триумфального пути «Ермака». Затем ранней весной, задолго до начала арктической навигации, мы совершенно неожиданно получили такую радиограмму от капитанов «Русанова», «Пролетария» и «Рошаля»:

«Вчера вышли за «Ермаком». Идем разводьями. Зимовка закончилась. Желаем вам и вашему каравану скорого благополучного освобождения».

Оказывается, «Ермак» дерзким сверхранним рейсом пробил тяжелые льды, подошел к Земле Франца-Иосифа и увел оттуда зимовавшие корабли.

Далее из эфира посыпались вести, одна радостнее другой. В начале июля «Ермак» подошел к Диксону, снабдил углем зимовавшие там шесть лесовозов и помог им выйти на чистую воду. Оттуда он пробился к зимовавшему в проливе Вилькицкого, близ острова Большевик, каравану ледокола «Литке» и 6 августа освободил его из плена. По каналу, проложенному «Ермаком», корабли вышли к острову Русскому в Карское море. «Литке» немедленно включился в навигацию.

Тем временем славный подвиг совершили моряки комсомольского ледокола «Красин». В суровую полярную ночь они под руководством своего мужественного капитана Белоусова организовали добычу угля на берегу. Превратившись в углекопов, моряки за зиму снабдили свой корабль топливом, и «Красин», не дожидаясь прихода «Ермака», поднял пары и начал выводить из дрейфующих льдов караван «Ленина».

«Ермак», пробившийся в море Лаптевых через пролив Вилькицкого с новым караваном торговых судов, также включился в эту работу, и вскоре караван ледокола «Ленин», сильно истрепанный льдами, был доставлен по назначению.

Мы с огромным вниманием следили за всеми этими операциями, развертывавшимися в небывало быстром темпе Один узел развязывался за другим. «Ермак», словно могучий великан, яростно крушил и мял льды. И куда бы он ни шел, всюду ему сопутствовала победа. За каких-нибудь два месяца он прошел почти всю Арктику с запада на восток, освободив при этом десятки кораблей из арктического плена!..

Когда в районе дрейфующего каравана появились разводья, у нас окрепла уверенность в том, что и наши корабли могут быть выведены из льдов.

Зная, насколько загружены работой моряки «Ермака», мы не хотели тревожить их. Конечно, лучше всего, если бы к нам пошел новый ледокол «И. Сталин».

А льды, как нарочно, дразнили: с каждым днем таяние усиливалось. В начале августа пришлось прекратить сообщение между «Седовым» и «Садко», так как корабли разделило большое разводье. Теперь суда переговаривались сигналами. «Садко» передвинулся в образовавшемся разводье к западу.

Было бы чрезвычайно обидно упустить это благоприятное время: короткое арктическое лето близилось к концу, и со дня на день можно было ожидать понижения температуры и образования молодого льда.

Мною была отправлена телеграмма руководству Главсевморпути.

Заместитель начальника Главсевморпути Герой Советского Союза Шевелев радировал Хромцову и мне:

«Закончив операции по выводу «Литке» и «Ленина», перебросим авиаразведку в ваш район, пойдем в вашем направлении. Используем все возможности, чтобы вывести вас. Однако вам, опытным ледовым капитанам, должно быть ясно, что гарантировать возможность достижения «Ермаком» вашего места нельзя. Во избежание разочарования, если «Ермак» пройти не сможет, информируйте в этом духе ваш экипаж...»

Конечно, мы не могли требовать, чтобы «Ермак» оставил первоочередные работы по выводу слабых коммерческих судов из дрейфа и двинулся к нам, в рискованный высокоширотный рейс.

Поэтому мы замолчали и больше не напоминали о себе, хотя, признаться, на душе у капитанов не раз скребли кошки. Было тяжело свыкаться с мыслью о весьма вероятной второй зимовке.

И вдруг, совершенно неожиданно, 20 августа, когда мы находились на 82°36′,2 северной широты и 136°47′ восточной долготы, по радио прибыла молния, несказанно обрадовавшая нас:

«Разведкой летчика Купчина обнаружена чистая вода до широты 78 градусов 30 минут. Идем на север. *Шевелев*».

Семь дней пробивался к нам «Ермак». Чтобы не тешить нас напрасными надеждами, командование «Ермака» сообщало, что оно производит лишь глубокую ледовую разведку. И только тогда, когда координаты славного ледокола почти совпали с нашими, мы поняли, что́ подразумевается под этой разведкой..

В ночь на 28 августа механики подняли пары в котлах.

Зажужжала судовая динамомашина. Палубная команда кончила плести из пенькового троса гигантский кранец длиной в 3 метра, диаметром в 60 сантиметров. Этот кранец мы хотели надеть на форштевень, на случай если придется итти на коротком буксире за «Садко».

Далеко за полночь разошлись по койкам немного прикорнуть. Не успел я заснуть, как вдруг почувствовал, что кто-то трясет меня за плечо. Я открыл глаза. У кровати стоял Полянский. В его глазах светилась несказанная радость.

— Капитан, — сказал он, — на юго-юго-западе виден ледокол «Ермак».

Сон как рукой сняло. Я вскочил и торопливо скомандовал:

— Будить команду!

— Есть будить команду! — откликнулся Полянский и исчез в дверях.

За переборкой уже одевался Андрей Георгиевич. Мы выбежали с биноклями на мостик. Зоркие глаза Полянского не ошиблись. Далеко-далеко, у самой черты горизонта, вился дымок и, словно игла, виднелась мачта ледокола.

Через несколько минут все одиннадцать седовцев вышли на палубу. Было заметно оживление и на других кораблях. Повсюду люди карабкались на марсы и надстройки, чтобы лучше разглядеть могучего гостя. Чувствовалось, что даже мощные машины «Ермака» с огромным трудом преодолевают сопротивление льдов. В бинокль можно было разглядеть, что корабль часто останавливался, потом медленно отползал назад, потом снова бил с разбегу ледяные поля.

Никто не хотел ложиться спать. На палубе и в машинном отделении люди завершали последние приготовления к походу. «Ермак», наша надежда и наша гордость, был рядом с нами, здесь, за 83-й параллелью.

Передо мною встает картина встречи с «Ермаком».

Огромный, черный, похожий на гигантский утюг, он идет к нам напрямик под хмурым августовским небом, ломая толстые ледяные поля, лавируя среди обтаявших торосов, раздвигая трещины. Уже явственно можно различить палубные надстройки, грузовые стрелы, такелаж. Палуба черна от людей, высыпавших встречать нас. Давно-давно мы не видели так много людей сразу! И вот уже на мачтах кораблей трепещут приветственные флаги. Над «Ермаком» взвивается облачко пара — низкий протяжный гудок вспугивает тишину. Еще один гудок. И еще один. Негромкое далекое «ура» прокатывается и гаснет над льдами, и тогда с борта «Ермака» долетают поющие звуки меди. Величественная и мощная мелодия «Интернационала» разносится над Арктикой.

7 часов утра. «Ермак», продвигаясь среди льдов, медленно подходит к «Садко», который стоит к нему ближе всех. Мы невольно завидуем садковцам — они первыми встречают дорогих гостей. Оттуда доносятся приветственные крики. Снова вспыхивает «ура». Но «Ермак» не останавливается. Он бережет время и топливо. Ломая торосистый лед, могучий корабль обходит вокруг «Садко». Потом он разворачивается и снова целиной, через ледяные поля, через протоптанные нами за год дорожки идет к «Седову».

Я много раз наблюдал работу ледоколов, сам немало поработал на «Красине» и прекрасно знаю возможности этих стальных великанов. Но теперь, когда я вижу, как легко и просто «Ермак» расправляется со льдами, перед которыми мы были бессильны, — эти возможности выступают особенно убедительно.

В 8 часов «Ермак» подходит вплотную к нам. Мы устраиваем ему не менее горячую встречу, чем садковцы. Но ледокол и на этот раз не останавливается. Он делает круг, окалывает наш левый борт, и многометровые льдины отваливаются, переворачиваются и дробятся. Рушится гигантская ледяная «Сопка Буторина», исчезают «каналы» Щелина и Соболевского. В течение нескольких минут вся привычная, устоявшаяся география окрестностей «Седова» коренным образом меняется.

С мостика «Ермака» кто-то кричит мне в рупор:

— Приготовиться к буксировке!

— К буксировке готовы, — отвечаю я.

А «Ермак» уже уходит к «Малыгину». Разломав весь лед вокруг него, он останавливается у самого борта ледокольного парохода, как будто решив немного отдохнуть. В бинокль видно, что на палубах обоих кораблей забегали люди. Начинается перегрузка угля с «Ермака» на «Малыгин».

Нам не терпится узнать, какие новости привез «Ермак». Поэтому я посылаю Буторина в «разведку» на ледокол. Дмитрию Прокофьевичу и самому очень хочется побывать на «Ермаке». Вооружившись багром, он быстро удаляется в сторону «Малыгина» по битому льду, ловко перепрыгивая с одного обломка на другой.

Через час он приходит с докладом:

— Есть посылки для нас. Несколько ящиков. Книги и патефонные пластинки. И вот это в подарок...

Он бережно передает объемистую пачку газет. Газеты были двухмесячной давности, но для нас они представляли действительно драгоценный подарок. Ведь довольствовались целое лето только теми скупыми новостями, которые Полянский принимал по радиотелеграфу с Диксона и мыса Челюскин.

Но сейчас читать газеты было некогда. Я бережно спрятал их и занялся подготовкой к походу. Поднялся ветер. Он угрожал изменить ледовую обстановку и закрыть обратный путь кораблям. А ведь на этом пути лежало много миль сплошных льдов. Поэтому малейшее промедление могло оказаться для нас губительным.

В 20 часов все приготовления были закончены. «Ермак» отвалил от «Малыгина» и направился к нам. Подойдя вплотную к правому борту «Седова», он отколол часть ледовой чаши, в которой покоился корабль, и подошел своей кормой вплотную к нашему форштевню.

— Принимай концы! — прозвучала команда.

На носу «Седова» закипел аврал. Все свободные от машинной вахты, включая радиста и доктора, принимали концы, заводили буксир в якорные клюзы, подкладывали под стальной трос деревянные брусья.

Буксир был закреплен в течение пятнадцати минут. «Ермак» попытался стронуть с места наш корабль. Толстый стальной трос натянулся, как струна. Брусья трещали и лопались. Надо было усиливать крепление.

С «Ермака» передали два добавочных буксира, и в 20 часов 30 минут мы последовали за ледоколом. Над океаном стоял грохот и стон: льдины раскалывались на куски. На том месте, где целый год простоял «Седов», осталась большая черная полынья. Увлекая за собой ледяную гору, примерзшую к днищу корпуса, «Седов» медленно тащился за «Ермаком». «Садко» и «Малыгин», подняв пары, выходили битым льдом нам в кильватер.

Не прошло и получаса, как один из добавочных буксиров со свистом лопнул. Оборвавшийся конец чуть-чуть не задел Соболевского, стоявшего на носу.

Корабли остановились. Мы приняли и закрепили новый буксирный трос. «Ермак» двинулся дальше. Сорок минут спустя часть гигантской ледяной чаши, висевшей у левого борта «Седова», внезапно оторвалась, и наше судно стремительно накренилось в противоположную сторону. Теперь мы шли за «Ермаком» с креном на левый борт в 25 градусов.

С тяжелым грузом за кормой «Ермак» двигался очень медленно. Буксир сильно стеснял его. Он не мог свободно и смело давать задний ход и потом с разбегу громить тяжелый лед, как это делает обычно в таких условиях линейный ледокол.

В 22 часа 15 минут «Ермак» остановился. Стальной канат раздавил деревянную подкладку и врезался в бензель манильского троса, которым на клюзах были закреплены огоны буксира. Пришлось усилить крепление.

Сорок пять минут провозились мы с этим делом. На огоны стальных концов положили двадцать восемь витков трехдюймового манильского троса. Под крепление установили толстые деревянные брусья. Форштевень «Седова» был вплотную притянут к корме «Ермака», и оттуда подали дополнительно два стальных буксира крест-накрест. Казалось, что теперь никакая сила не будет в состоянии разъединить корабли.

«Ермак» дал полный ход вперед. Весь корпус «Седова» содрогался. Слышался подозрительный треск и скрип. Тысячи лошадиных сил рвали вперед канаты, протянутые в якорные клюзы нашего судна.

Через десять минут с «Ермака» нам предложили пустить в ход машину, чтобы уменьшить натяжение буксира. За кормой «Седова» забурлил винт. Но еще десять минут... и буксир лопнул.

За два часа караван не прошел и мили. Нельзя было больше возиться с буксиром. И «Ермак», отдав концы, ушел вперед вдвоем с «Малыгиным», чтобы нащупать наиболее легкий путь и пробить канал.

«Седов» и «Садко» остались на месте. Люди сильно измучились и устали. Мы не спали уже целые сутки. Мало приходилось спать и в предшествующие ночи. Но никто не уходил с палубы. Огромное нервное напряжение помогало держаться на ногах: ведь именно в эти часы решалась судьба кораблей. И вдруг мы узнали серьезную весть, предопределившую судьбу «Седова».

Я стоял на баке, когда ко мне подошел Полянский. В руках у него белели две радиограммы.

Молча протянул он мне свои листки и каким-то испытующим взором следил за мной, пока я читал:

«Садко» — Хромцову. «Седов» — Бадигину. «Ермак» потерял левый винт. Буксировать «Седова» не сможет. Предлагаю «Садко» срочно взять на буксир «Седова», попытайтесь итти за нами. 28.812. *Шевелев».*

«Седов» — Бадигину. Если буксировка с помощью «Садко» не удастся, то буду вынужден оставить «Седова» на вторую зимовку, уходить только с «Малыгиным» и «Садко». Сообщите, что вам нужно дать из снабжения.

Учтите, что в будущем году весной будут снова сделаны такие полеты, как прошлой весной, для чего организованы базы на Рудольфе, Котельном и Челюскине. 28.814. *Шевелев».*

...Вторая зимовка! Вихрь невеселых мыслей пронесся в голове. Остаться с одним искалеченным кораблем в районе полюса, еще год не видеться с семьей, еще одну зиму провести во мраке, среди штормов, вьюг, среди движущихся льдов... Но другого исхода нет. Нельзя же уподобиться дезертиру и

запросить смены! Капитан не может оставить корабль в минуту опасности — это железный закон мореплавания, и не мне его нарушать.

Я взглянул на Полянского. Он все так же испытующе глядел на меня и медлил уходить. Я прекрасно понимал его. Он любил рассказывать о своих маленьких ребятишках Вите и Зоечке и мечтал о встрече с ними. И, конечно, сейчас он многое дал бы за разрешение уйти на юг с «Ермаком».

— Ну что?—неопределенно спросил я.

— Да так, ничего... — столь же неопределенно ответил он.

— Мы еще поговорим, Александр Александрович, — сказал я. — Но ведь вы понимаете, насколько важное дело радиосвязь в дрейфе. А насчет этих радиограмм пока никому ни слова...

— Это ясно, — ответил Полянский и тихо пошел к рубке.

Шел третий час утра. На носу продолжался аврал: готовили кранец и деревянные брусья для крепления букспра с «Садко». Люди еще не знали, как мало теперь у нас надежды на выход из дрейфа: искалеченный ледокол вряд ли сможет провести «Садко» с «Седовым» на буксире.

Я подозвал Андрея Георгиевича. После двух бессонных ночей он с трудом держался на ногах.

— Прочтите,—сказал я и подал ему радиограммы.

Он внимательно прочел их, подумал, потом еще раз прочел и вопросительно взглянул на меня.

— Вы можете перейти на «Ермак»,—сказал я,—я добьюсь для вас смены. Доктор подтвердит, что вы больной человек и нуждаетесь в отдыхе...

В глазах у Андрея Георгиевича мелькнула тень.

— Я остаюсь, Константин Сергеевич, — решительно сказал он.

— Подумайте, Андрей Георгиевич! Вторая зимовка будет очень трудной...

— Я подумал.

— Хорошенько подумайте!..

— Я уже решил, капитан.

Я крепко пожал руку верному товарищу.

Через полчаса мы уже стояли за кормой «Садко» и готовили буксирное крепление. Вскоре из туманной мгла вынырнула громада «Ермака». Тяжело переваливаясь с одного ледяного поля на другое, он подтянулся к «Седову» и стал борт о борт с нами.

На «Седов» пришли Герои Советского Союза Шевелев и Алексеев. Они рассказали подробности аварии. Оказывается, у левой машины «Ермака» лопнул вал и конец его вместе с винтом ушел на дно океана.

— Надо подготовить ваш экипаж ко всяким случайностям, — сказал Шевелев, — люди должны знать, что их ждет. Если «Садко» не осилит буксировку, вы останетесь здесь. Пока будет готовиться буксировка и пока мы будем совещаться — начнем, на всякий случай, перегрузку угля и снаряжения.

В 6 часов 30 минут утра были пущены в ход грузовые стрелы. По воздуху плыли с «Ермака» бочки с бензином, ящики с продовольствием, мешки, тюки. Шевелев приказал передать на «Седова» все лучшее, что было в кладовых ледокола.

Тем временем в нашей тесной кают-компании был созван митинг экипажа. Я выступил с речью и сказал, что кораблю придется остаться еще на одну зимовку.

Это была тяжелая минута. Лица моих друзей отражали большую внутреннюю борьбу. Видимо, каждый вспоминал минувшую зиму. Тогда нас было двести семнадцать. Мы зимовали первый год. У нас было три корабля. Как же теперь остаться во льдах с крохотной горсточкой людей на одном судне, и притом искалеченном сжатиями?..

Решили дать людям время подумать. Один за другим подходили ко мне моряки, желавшие вернуться на материк. Одному надо было лечиться. Другой хотел поступить в университет. Щелина звали домой серьезные семейные обстоятельства.

Пока я беседовал в кубрике с Щелиным, Буторин молча укладывал вещи в свой сундучок.

— Дмитрий Прокофьевич, а вы куда? — спросил я его.

Нахмурившись, он ответил:

— Да что ж... видать, я вам здесь не нужен. Пойду на «Ермак»...

При всей серьезности положения я не мог не улыбнуться: самолюбие боцмана было задето тем, что убеждают остаться не его, а другого человека.

— Но неужели вы, Дмитрий Прокофьевич, не понимаете, что вы обязательно должны остаться? Кто, кроме вас, так хорошо знает «Седова»? Я ничего вам не говорил, так как был уверен, что вы сами останетесь, без уговоров...

Буторин недоверчиво поглядел и вздохнул:

— Это вы верно говорите?

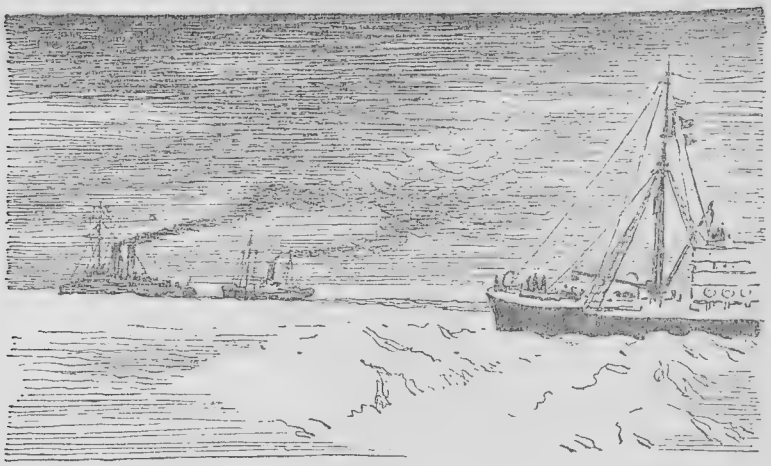
Он подумал и потом, улыбаясь, сказал:

— Ну, тогда другое дело...

Проворно спрятав сундучок под койку, боцман побежал на палубу — ускорять аврал.

Повара Шемякинского я сразу отпустил. Он болел, а с «Ермака» мне обещали передать двух камбузников.

Из машинной команды я был обязан отпустить Розова:



после того как лебедкой во время выгрузки у острова Генриетты ему оторвало пальцы, он не мог как следует работать и сильно нервничал. Но с Алферовым и Токаревым трудно расстаться, хотя у обоих были веские причины, заставлявшие их вернуться на родину.

В это время меня вызвали на ледокол: пока под руководством Андрея Георгиевича шла перегрузка угля и снаряжения, заместитель начальника Главсевморпути Шевелев созвал в кают-компании «Ермака» капитанов всех трех кораблей, чтобы окончательно решить вопрос о судьбе «Седова». Участники совещания были утомлены до крайности этим неимоверным ледовым авралом, продолжавшимся уже третьи сутки. Но почему-то никому не хотелось спать. И только припухшие, покрасневшие глаза напоминали: еще немного — и люди свалятся с ног.

Капитан «Ермака» Сорокин говорил первым:

— Мы залезли в недозволенные широты. Это огромный риск. Если мы не хотим зимовать вместе с пароходами, надо немедленно пробиваться на юг. Можно, конечно, для очистки совести еще раз попытаться повести «Седова» на буксире. Но «Ермак» уже потерял один винт...

После выступления Сорокина были обсуждены разные предложения. В результате принятое решение гласило:

«Ермак», «Садко» и «Малыгин» идут на юг. «Седов» остается в дрейфе. Команда «Седова» пополняется за счет команды «Ермака».

Я плохо помню очередность дальнейших событий. Сказались усталость и нервное напряжение тех дней. Словно в ту-

манной дымке проходят сейчас передо мной знакомые и незнакомые фигуры людей, суетящихся у раскрытых люков трюма, расплывчатые силуэты кораблей, грозное, облачное небо, озаренные злым багровым закатом серые и мокрые льды вокруг «Седова»...

Который день, который час стоят, сбившись в тесную кучку, «Ермак», «Садко» и «Седов»... Время идет так медленно и в то же время так быстро! Пока ледокол не увел «Садко» на юг, надо успеть взять на борт «Седова» как можно больше снаряжения и продуктов. Надо все учесть, все захватить — и брезентовые рукавицы для кочегаров, и справочники по гидрологии, и бумагу. Ведь о каждом упущении мы долго будем потом жалеть, укоряя друг друга: как это можно было забыть?

Андрей Георгиевич, вытирая рукавом мокрый лоб, стоит на баке, прислонившись к стене надстройки. Силы вот-вот оставят его. И без всякого приглашения старпом «Садко» Румке спешит ему на помощь. Он сам организует перегрузку снаряжения, передает со своего корабля все, что можно передать, командует, уговаривает, подгоняет людей. Теперь уже нет времени перетаскивать грузы на палубу «Седова». Их выгружают с «Садко» прямо на лед, — у нас будет время подобрать все это.

На лед летят тюки с теплой одеждой, бочки с маслом, банки с вареньем, мешки с картошкой, рисом, горохом. Буфетчик «Ермака» передает нам 120 свежих лимонов, увесистый окорок, пуд шоколадных конфет, ящики с сыром и колбасой, два пуда какао «Золотой ярлык», сто банок шпрот, три ящика первосортных папирос.

Неожиданно послышался отчаянный визг, такой невероятный для этих широт: под бдительным надзором только что назначенных на «Седова» камбузников Гетмана и Мегера с «Ермака» к нам переправляют двух живых свиней. Подвешенные к грузовой стреле, они плывут по воздуху и исчезают в раскрытом трюме нашего судна. Затем тот же путь совершают восемь мешков отрубей и кипа сена — корм для наших новых четвероногих пассажиров.

Радисты тащат на судно запасные аварийные радиостанции. Механики приняли у Матвея Матвеевича Матвеева два двигателя — «Симамото» и «Червоный двигун».

У меня нет времени как следует познакомиться с новыми людьми, которые переходят на «Седова». Желающих зимовать чрезвычайно много. Уже сорок заявлений принесли помполиту «Ермака» матросы, кочегары, механики.

Женщина-врач ледокола упрашивает Шевелева разрешить ей заменить Соболевского, страдающего пороком сердца.

Но мы остаемся в чрезвычайно трудном и долгом ледовом дрейфе. Нас ждут еще сотни авралов; десятки раз льды будут громить наш корабль, и женщине пришлось бы необычайно тяжело в такой непривычной обстановке. Соболевский подходит ко мне и коротко бросает:

— Остаюсь...

Настает очередь Полянского. Он долго беседует с Шевелевым, потом подходит ко мне:

— Остаюсь...

Помполит «Ермака» подводит ко мне высокого, худощавого человека в синей рабочей одежде. Крутой лоб, глубоко сидящие пытливые глаза. Крепко сжатые, немного припухлые губы.

— Знакомьтесь. Четвертый механик, орденоносец Дмитрий Григорьевич Трофимов. Настоящий человек. Прошел на «Литке» первым рейсом Арктику с востока на запад. Рекомендую к вам старшим механиком...

Трофимов энергично стискивает мне руку, улыбается:

— Перехваливает...

Короткий деловой разговор — и новый стармех торопливо уходит искать Розова, чтобы принять у него машину.

С остальными я даже не успеваю переброситься двумя словами. Все заняты, все на аврале. Мне показывают их издали. Вон тот коренастый широкоскулый матрос с добродушным лицом — Ефрем Гаманков. А этот улыбающийся, немного застенчивый человек в синей робе, перепачканной маслом, — машинист первого класса Иосиф Недзвецкий.

Камбузники Мегер и Гетман совсем молоды. В Арктике они новички. Но говорят, что это закадычные друзья. А сила дружбы — это немалая сила! В своем коллективном заявлении, поданном командованию, они писали:

«Готовы дрейфовать, сколько нужно, хоть пятнадцать лет, только не разлучайте нас...»

По веревочному штормовому трапу с трудом поднялся скромный молодой человек в кепке, в штатском пальто. Это будущий помощник Полянского, молодой радист Николай Бекасов, совсем недавно окончивший морской техникум.

А это что за фигура? По палубе идет, чуть-чуть пошатываясь, человек, одетый в неряшливую робу. Мне говорят, что это старший машинист «Ермака», к нам направлен в качестве второго механика. Я недоверчиво провожаю его взглядом и думаю о том, какие, в сущности, разные люди переходят на «Седова».

Старший механик производит хорошее впечатление. Этот не растеряется в трудную минуту. Но за молодежь, которая впер-

вые попадает в сложную обстановку, ручаться трудно. А этот второй механик, с первого дня разгуливающий по палубе нетвердыми ногами, мне и вовсе не нравится.

Как жаль, что все наши старые механики уже перебрались на борт «Садко»! Может быть, вернуть все-таки Токарева и Алферова? Нет, вернуть их невозможно.

Неожиданно ко мне подходит Николай Розов. Он уже сдал машинное отделение и может спокойно отправляться на «Садко». Теперь он только пассажир. Но Розов медлит уходить.

— Капитан, — говорит он, — в машине неладно...

Я оборачиваюсь к нему.

— Запасный холодильник дал течь. А новый второй механик ненадежен. Боюсь, что одному Трофимову с Недзвецким там не управиться. Ведь они еще не познакомились с кораблем. Может худо выйти...

Мы торопливо спускаемся вдвоем с ним в машинное отделение. Действительно, из-под крышки запасного холодильника журчит струйка воды. Прорвало прокладку, и на плитах уже образовалась солидная лужа. Трофимова и Недзвецкого нет, — они участвуют в аврале. Второй механик тупо смотрит на нас. Он нетрезв.

Я чувствую, что самообладание покидает меня.

— Вон с корабля! — кричу я. — Вон отсюда, чтобы и духу вашего здесь не было!..

Испуганный механик шарахается в сторону.

— Зовите сюда Токарева и Алферова и помогайте Трофимову ликвидировать течь, — командую я Розову. — Пока не подписан приказ о вашем увольнении, вы — работники «Седова»...

Через несколько минут прибежавшие с «Садко» механики уселись на чугунную крышку и заработали гаечными ключами так, что со стороны любо было смотреть.

Когда все было кончено, я подошел к ним и сказал:

— Товарищ Токарев! Вы остаетесь вторым механиком «Седова». Товарищ Алферов! С сегодняшнего дня вы третий механик. Я понимаю, что вам будет тяжело остаться еще на год в дрейфе, но поступить иначе не могу. Да и вам ведь нелегко покидать родной корабль...

Механики на минуту задумались. Алферов тихо сказал:

— Разрешите сходить за вещами, капитан.

Я улыбнулся:

— Не беспокойтесь. Вещи уже доставлены обратно. Я ведь знал, что вы не откажетесь...

Пожав руки своим друзьям, я поднялся наверх. Теперь за судьбу машинного отделения я был спокоен. Конечно, было бы

хорошо, если бы остался и Розов. Но у него искалечена рука, и он сильно измотался за эти месяцы. К тому же Трофимов прекрасно его заменит. Недаром же он шестнадцать лет проплавал на кораблях!

На палубе я неожиданно встретил Виктора Буйницкого. Короткая ватная куртка была расстегнута, высокие сапоги мокры. Он тащил какие-то пробирки и книги. Я понял, в чем дело, но все же спросил:

— А вы что же здесь делаете, Виктор Харлампиевич?

Он немного смутился:

— Константин Сергеевич!.. Шевелев сказал, что вы решили взять меня на «Седова», а вас я никак не мог найти. Ну, и... жалко же терять время! Пока перегружаю научный инвентарь. Разрешите продолжать?..

Я отвел Буйницкого в каюты, в которых жил когда-то старший помощник, и предложил ему располагаться в них со своими приборами и книгами, как дома.

Повеселев еще больше, он с удвоенной энергией забегал между «Садко» и «Седовым». Двое матросов, прикомандированных к нему для помощи, едва поспевали за своим руководителем. Буйницкий безустали таскал большие корзины каких-то бутылок, огромные пачки карт, таблиц, тяжелые приборы, увесистые свитки тросов. Все время его не оставляло беспокойство.

— Обязательно что-нибудь забуду, я знаю — так всегда бывает, — приговаривал он, карабкаясь на корабль с очередным ящиком реактивов или справочников.

Действительно, захватить все необходимое мы при всем желании не могли. Больше всего приходилось жалеть о прекрасной глубоководной лебедке, покоившейся в трюме «Садко». Она была нам крайне необходима для измерений глубин океана, но у нас нехватало времени для того, чтобы извлечь из трюма ее тяжелые и громоздкие детали...

«Ермак» и «Садко» уже подняли пары. Близилась минута прощания. Тогда коммунистов и комсомольцев, остающихся на «Седове», созвали в кают-компанию. Мы уселись за большим столом, покрытым видавшей виды желтой клеенкой. Я оглянулся. Нас не так много, но не так уж и мало. Двое членов партии — Трофимов и я, один кандидат — Недзвецкий, пятеро комсомольцев — Буйницкий, Шарыпов, Мегер, Гетман и Бекасов. С такой семьей можно неплохо поработать!

На повестке дня стоял один вопрос: надо было организовать партийно-комсомольскую группу и избрать парторга.

Долгих прений не было: выбор кандидатуры напрашивался

сам собой. Кому другому, как не Трофимову, опытному полярнику, орденоносцу, члену партии с 1931 года, взять на себя руководство группой?

Решение было принято единогласно.

Мы распрощались с руководителями экспедиции на «Ермаке», присутствовавшими на собрании, и они покинули «Седова». По льду забегали люди. С «Ермака» тащили все новые и новые подарки. Нам совали в руки узлы с конфетами, печеньем, сушеными фруктами и прочими вкусными вещами. В последнюю минуту Шевелев прислал мне толстую книгу Нансена «Во мраке ночи и во льдах». Я сунул ее за борт ватника, поднялся на мостик и огляделся вокруг.

Начиналась пурга. Струи снега, словно сетка из марли, скрыли от нас «Садко». Лишь контуры его смутно проступали сквозь эту белую пелену. Дул резкий, холодный ветер. «Ермак» дал три протяжных отходных гудка.

Зашумели могучие машины, захрустели льды. Тяжелый корпус ледокола, вздрагивая от напряжения, разбивал поле, около которого стоял «Седов». Затем «Ермак» и «Садко» медленно двинулись к югу.

Я взглянул на часы. Было 3 часа 30 минут утра 30 августа. Ровно трое суток без сна! А сколько бессонных ночей предстояло еще провести морякам «Ермака» и «Садко», пока они доберутся до «Малыгина», значительно опередившего их, и вместе с ним пробьются к кромке льда?!

Мы подняли прощальный приветственный сигнал из трех букв: «Р Щ Х», что означает на условном языке сигнального кода: «Счастливого рейса». Нам ответили: «Ж М У» и «С Ф Н» — «Счастливой зимовки».

Не отрываясь, глядели мы вслед уходящим кораблям. Густая сетка пурги быстро закрывала от нас силуэты «Ермака» и «Садко». Только гудки их напоминали: мы еще здесь, совсем близко от вас. Но скоро и гудки умолкли. Мы остались совсем одни среди разбитых на мелкие куски ледяных полей, засыпанных пушистым снегом.

«Седов» стоял, тяжело накренившись набок и опершись на льдину, словно раненый великан, которого оставили силы в самый разгар битвы. В топках еще тлели огни, в котлах еще теплилось живое дыхание пара, но скоро оно должно было вновь угаснуть. Опять надо было разбирать машину, браться за установку камельков, отеплять шлаком жилые помещения, мастерить керосиновые мигалки, готовиться к новой полярной ночи.

Но прежде всего надо было дать людям отдохнуть и выспаться. И как только мы подняли со льда последние ящики снаряжения, сброшенные с «Садко», я пригласил всех в ка-

ют-компанию поужинать, хотя по времени суток это скорее походило на завтрак.

Камбузник Мегер, впервые выступивший в роли повара, с комичной торжественностью подал на стол аппетитно поджаренную свежую картошку. Давно невиданное лакомство было с восторгом принято седовцами-старожилами.

Я распорядился подать несколько бутылок вина и провозгласил тост за дружбу «старожилов» и новичков, за единство расширившейся семьи и за успех будущих научных работ. И хотя каждый из нас только что пережил тяжелые минуты, глядя на удалявшиеся корабли, — эти слова нашли самый живой отклик. Минутные сомнения и колебания ушли вместе с кораблями. Путь к отступлению был отрезан. Теперь нам оставалась только долгая и упорная борьба со льдами.

После ужина я вышел на палубу и долго смотрел вокруг, отыскивая место, где удобнее всего поставить корабль на зимовку.

Возвращаясь к себе в каюту, я увидел в открытую дверь Андрея Георгиевича. Низко склонившись над столом, он что-то писал. То и дело голова его падала и руки съезжали со стола. Но потом он встряхивался и снова начинал писать.

Я заглянул через плечо. Исполнительный старпом заканчивал запись в вахтенном журнале, сверяясь с какими-то заметками, наспех сделанными на клочке бумаги. Крупными скачущими буквами усталая рука вывела:

«30 августа. 0 час. 30 мин. Подошли ближе к «Садко» и начали принимать с него горючее и снаряжение. Погрузку производим по льду. Общий аврал.

С «Садко» на «Седова» откомандирован научный сотрудник Буйницкий В. Х. На «Садко» для доставки на материк откомандированы зимовавшие члены экипажа:

1. *Розов Н. Н.* — старший механик.
2. *Щелин В. А.* — матрос первого класса.
3. *Шемякинский В. С.* — повар.

Всего три человека.

3 часа 15 мин. Перегрузка груза с «Садко» закончена.

3 часа 30 мин. «Ермак» и «Садко» продолжают выход из льдов, идя переменными курсами.

С сего числа личный состав зимовщиков ледокольного парохода «Г. Седов» следующий:

1. *Бадигин К. С.* — капитан, 2-й год зимовки.
2. *Ефремов А. Г.* — старший пом. капитана, 2-й год зимовки.
3. *Буйницкий В. Х.* — второй пом. капитана, 2-й год зимовки.
4. *Трофимов Д. Г.* — старший механик.
5. *Токарев С. Д.* — второй механик, 2-й год зимовки.
6. *Алферов В. С.* — третий механик, 2-й год зимовки.
7. *Соболевский А. П.* — врач, 2-й год зимовки.
8. *Полянский А. А.* — старший радист, 2-й год зимовки.
9. *Бекасов Н. М.* — радист.
10. *Бутурин Д. П.* — боцман, 2-й год зимовки

11. *Гаманков Е. И.* — матрос первого класса.
12. *Недзвецкий И. М.* — машинист.
13. *Шарыпов Н. С.* — кочегар первого класса, 2-й год зимовки.
14. *Гетман И. И.* — кочегар.
15. *Мегер П. В.* — повар.

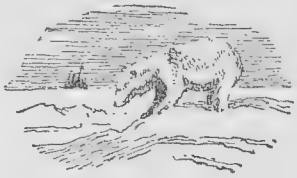
Всего 15 человек.

4 часа. Закончили работы. Завтрак».

Ефремов обернулся и посмотрел на меня усталыми, покрасневшими глазами.

— Нельзя откладывать, — сказал он, словно оправдываясь. — Отложишь — все забудешь и спутаешь потом.

Через десять минут весь корабль, за исключением вахтенных, спал мертвым сном. Бережно обхватив судно, льды уносили нас на север.



ЧЕРЕЗ БЕЛЫЕ ПЯТНА

НАКАНУНЕ ВТОРОЙ ПОЛЯРНОЙ НОЧИ

Хмурое, безрадостное небо низко висит над океаном. С севера дует холодный и сырой ветер. В воздухе носится снежная пыль. Она оседает на грязножелтый, обтаявший за лето лед, затягивает промоины, образуя на них корку мокрой снежуры, засыпает палубу корабля. Одинокий накренившийся на борт «Седов» неподвижно стоит среди раздробленных и перемешанных обломков льда, плавающих в серо-свинцовой воде...

Таким врезалось мне в память позднее утро 30 августа 1938 года, когда вахтенный разбудил команду и мы вышли на палубу, чтобы начать свой трудовой день — первый день одиночного дрейфа «Седова».

Молчаливые, плохо выспавшиеся люди плотнее запахивали свои стеганые куртки, поеживались от сырости и подолгу

глядели на юг — туда, где в ледяных полях терялся след «Ермака» и «Садко».

Однообразный серый пейзаж поздней арктической осени навевал уныние. Снова, как и год назад, щемящее чувство тоски по родному дому и близким бередило душу. Невольно вспоминались тревожные авральные ночи первой зимовки, когда мы спасали от гибели вот этот самый корабль, служивший невольной мишенью для ледовых ударов. Какие сюрпризы сулила нам вторая полярная ночь?..

Когда во льдах зимовали три корабля, бороться со стихией было неизмеримо легче. Даже в том случае, если бы один из них погиб, остались бы еще две мощные базы, прекрасно оборудованные и оснащенные. Люди с погибшего корабля просто перешли бы на соседние и продолжали бы там свою работу. Я уже не говорю о том, как велика моральная сила взаимопомощи трех экипажей. Теперь же коллектив сократился до предела, а в нашем распоряжении остался один лишь «Седов».

С первого же дня одиночного дрейфа надо было как следует организовать научную работу и жизнь на зимующем корабле.

Вглядываясь в серьезные лица своих товарищей, я видел, что каждый по-своему переживал разлуку с ушедшими кораблями: одни — с радостным волнением, заранее предвкушая интерес будущих научных открытий; другой — с романтическим восторгом, ожидая приключений; третий — с глубокой и острой тревогой; четвертый — с откровенным чувством боязни: выдержат ли нервы еще одну зимовку.

Но очень скоро каждый проникся одной идеей, одной думой, которую народная мудрость облекла в лаконичную форму грубоватой, но справедливой пословицы: «Взялся за гуж — не говори, что не дюж».

Ответственность сплачивала и объединяла. Она напоминала: как ни различны вы по своим характерам и вкусам, как ни различен ваш жизненный опыт, — теперь вы одно целое; как бы трудно вам ни приходилось, — вы должны объединенными силами всего коллектива преодолеть все препятствия и выйти победителями из этой борьбы.

И с первого же дня, с первого же часа этого дня я наблюдал, как начиналась своеобразная кристаллизация коллектива, ядром которого явились «старожилы» корабля.

Вот люди спускаются на лед, чтобы собрать оставшиеся на нем ящики с продовольствием. Легко и привычно соскальзывает по веревочному штормтрапу Буторин. Новичок Гетман спускается так же легко, но в его движениях чувствуется какая-то подчеркнутая, чуть-чуть показная щеголеватость. Буто-

рину это не нравится, и он немного настороженно наблюдает за молодым моряком.

Новичок берется за ящики и начинает ворочать их так ловко и энергично, будто всю жизнь только этим делом и занимался. Но Буторин опять немного недоволен: темп слишком быстрый, человек скоро устанет и тогда будет работать медленно. И действительно, когда я отхожу в сторону, Гетман устало переводит дух и присаживается на ящик.

Боцман подходит к нему и начинает что-то объяснять. Потом он показывает, как надо работать: неторопливо, методично и спокойно. Его движениями можно залюбоваться: ни одного лишнего жеста. Когда Буторин работает, никогда не скажешь, что он спешит закончить порученное ему дело. Но потом неизменно оказывается, что он справился с ним раньше других.

Гетман внимательно смотрит. Потом он сам принимается за дело, стараясь копировать движения боцмана. Буторин доволен, и, когда они поднимаются на палубу, я уже слышу мирную дружескую беседу о ловле трески, — найдена общая тема: оказывается, Гетман добывал треску на боте «Молотов».

Вот новичок радист Бекасов вступает на дежурство. Ему надо передать радиограмму на «Ермак». Недостаточно опытный, он теряется в новой обстановке и не может включить передатчик. Дядя Саша спокойно и внимательно показывает ему, что и как надо сделать, и следит за работой своего нового помощника. Волнуясь, Бекасов нажимает на ключ. Дядя Саша отцовски обнимает его и говорит:

— Спокойнее, Коля!

И сразу исчезает официальная обстановка, молодой радист успокаивается и начинает работать не так напряженно.

А в трюме под руководством нового стармеха Трофимова уже идет перегрузка угля с одного борта на другой. Надо выровнять крен. И вот вся машинная команда с участием палубной перебрасывает лопатами уголь с левого борта на правый. Работа тяжелая, грязная. Но люди стараются подбодрить друг друга шуткой, веселой репликой.

Заглядываю в камбуз. Застаю немного растерянного повара. Мокрый и красный, он колдует над плитой, от которой разносится невыносимый чад. На столе валяется раскрытая книга — до невозможности затрепанный «Справочник кашевара полевой тракторной бригады» издания 1930 года.

Это кулинарное пособие подарил камбузнику кто-то из поваров «Ермака». Увы! В нем нет ни одного рецепта, как сделать аппетитное блюдо из яичного порошка или сушеной капусты. Полевые бригады имеют возможность пользоваться более свежими продуктами.

Вся обстановка в камбузе красноречиво свидетельствует, что нашему повару впервые приходится заниматься этим делом. Питомец солнечной Одессы, он впервые с полгода назад перекочевал в Арктику. А поварской стаж его еще меньше: только в июне он поступил на «Ермака» камбузником, то-есть кухонным рабочим, выражаясь на языке сухопутных людей.

Прискорбно, конечно, что мы будем лишены деликатесов. Но зачем намекать на это человеку, который и так чувствует себя неловко?

Сконфуженный повар прикрывает свою растерянность напускной развязностью и начинает уверять меня:

— А мы с вами, Константин Сергеевич, старые знакомые. Ей-богу, не вру. Мы с вами где-то встречались, Константин Сергеевич...

«Разные, очень не похожие друг на друга люди собрались на корабле! И к каждому из них надо будет найти свой особенный подход, к каждому из них надо подобрать отдельный ключик. Много еще воды утечет, пока все они станут настоящими полярными моряками. Но они все-таки станут ими. Их сделает моряками коллектив».

Так записал я в этот вечер в своем дневнике.

Нам предстояло выполнить большую и ответственную работу — поставить корабль на зимовку среди пловучих льдов. Накануне я долго осматривал окружавшие нас поля, стараясь отыскать получше защищенное от сжатий место. Но во время своих маневров «Ермак» так размолол льды, что выбрать удобное место было трудно.

Наконец выбор пал на широкое и толстое торосистое поле площадью в квадратный километр. Это поле, судя по всему, образовалось еще в 1936—1937 годах и казалось вполне надежным. В случае непоправимой аварии мы могли бы довериться ему и раскинуть здесь свой лагерь. Но самым большим преимуществом этого поля была его конфигурация: на западе оно имело небольшую выбоину, на юге от него отходил большой и массивный отросток в виде тупого рога. Становясь к западной кромке льда, мы сразу получали надежную защиту с трех сторон — с юга, с востока и с севера, — мощное ледяное поле надежно прикрывало нас. Только с запада могли угрожать нам удары льдов.

От спасительного ледяного поля нас отделяло около 100 метров. Для исправного корабля такое расстояние — пустяк. Но «Седову» с изуродованным рулевым управлением преодолеть его было не так просто.

Подняв пары, мы попытались дать ход вперед, потом назад. Но корабль с перекошенным рулем упорно разворачи-

вался вправо. Тогда решено было перетянуться к облюбованному полю с помощью тросов и ледяных якорей.

Надо было отыскать дорогу среди обломков льда, заполнявших все пространство вокруг нас, протянуть к полю тросы и, выбирая их, постепенно подвести корабль к кромке.

После долгих и утомительных маневров удалось, наконец, просунуть нос «Седова» между плавающими обломками и полем. Буторин, Бекасов, Буйницкий и Мегер спустились по штормтрапу на какую-то небольшую льдину и, вооружившись баграми, побежали к полю, перепрыгивая с одного куска льда на другой. За ними тащился длинный трос.

Добравшись до поля, боцман выбрал небольшой ропак покрепче, выдолбил за ним углубление и вставил туда ледовый якорь — массивный железный крюк, напоминающий коготь чудовищной птицы.

Полдела было сделано. Через минуту затарахтел брашпиль, на котором был закреплен второй конец троса, присоединенного к левому якорю. Трос наматывался на барабан и не давал носу корабля уходить вправо. Одновременно была пущена в ход машина. При помощи машины и брашпиля нос корабля сначала подтянули к льдине, а затем стали к ней бортом. Подали кормовой конец. Мы стояли у льдины, как у стенки в заправском порту. Торжественно опустили трап. Теперь мы надолго обосновались у этого естественного причала — на все время долгой зимовки льдина должна была заменять нам землю.

Я решил в самое ближайшее время по-хозяйски освоить это поле: выгрузить аварийные запасы и поместить их в палатках, создать резервный склад горючего, соорудить домик для магнитных наблюдений, установить рейки для наблюдения над поведением льда, — одним словом, придать льдине деловой вид обычной зимовки.

В 17 часов механики погасили огни под двумя котлами. Назавтра надо было начинать подготовку машин к зимовке. У Токарева, Алферова и Шарыпова уже был достаточный опыт, полученный прошлой осенью, и я не сомневался, что под руководством Трофимова и с помощью Недзвецкого они и на этот раз образцово проведут консервацию.

Мы, «старожилы» корабля, уже свыклись с обстановкой дрейфующей зимовки. Ни меня, ни Андрея Георгиевича, ни Соболевского, ни Полянского, ни тем более опытного помора Буторина нисколько не удручали камельки, холодные каюты, обеды из консервов, отсыревшие валенки и прочие неудобства.

На людей же, только что пришедших к нам, все эти безотрадные детали неизбежно должны были производить тяже-

лое впечатление. Мы это прекрасно понимали, и я с большой признательностью должен здесь вспомнить о том, какими чуткими и внимательными товарищами показали себя в эти дни все без исключения «старожилы» по отношению к новым людям.

Это не была мелочная услужливость или ненужная лесть. Нет! Как только за праздничным ужином по поводу прощания с «Ермаком» двое самых молодых новичков расшумелись и начали говорить громкие слова о своей героической решимости, наши «старички» твердо и внушительно напомнили им, что первое качество полярника — скромность. Кстати сказать, больше об этом напоминать не потребовалось, — урок пошел на пользу.

Зато во всем остальном новые люди встречали безоговорочную поддержку и готовность оказать необходимую помощь.

В первые же дни надо было разместить наше пополнение на корабле. Началось всеобщее «переселение народов», вызвавшее большое оживление. В бывшем красном уголке, превращенном за полгода до этого в кубрик, из «старожилов» остались только Буторин и Шарыпов. К ним присоединились Гаманков, Гетман и Мегер. Молодежь сразу же подняла веселый шум. С первого взгляда можно было безошибочно угадать, что весельчаки Гетман и Мегер быстро завоюют пальму первенства на долгих зимних вечерах у камелька. В запасе у них было столько историй и приключений, что на каждый случай они находили подходящий или неподходящий пример из собственной практики, и громкий хохот оглашал кубрик.

Алферов перенес свои вещи в каюту, в которой раньше жили Токарев и Розов. Вместе с ним здесь поселился Недзвецкий. Правда, в этом помещении не было отдельного камелька, но оно обогревалось дымовой трубой, идущей от самодельной печи, которая стояла в кают-компании.

Трофимов и Токарев заняли пустовавшую целый год каюту старшего механика. С присущей людям этой специальности хозяйственностью они довольно быстро привели ее в превосходное состояние. Здесь был установлен новый камелек.

Теперь оставалось подготовить помещение для Буйницкого. На «Садко» он вынужден был жить в общем кубрике со всей командой, в то время как для его работы совершенно необходимо иметь отдельный угол, где он мог бы сосредоточиться над своими вычислениями.

Разобрав дощатые переборки, мы соединили две каюты, в которых когда-то помещался старший помощник капитана, с третьей, где находилась раньше канцелярия. Получилась со-

лидная «квартира из трех комнат», которая и была предоставлена Буйницкому. «Квартиру» эту, конечно, нельзя было назвать очень обширной: общая площадь всех трех кают не превышала 15 метров, но все же теперь Буйницкий мог спокойно работать.

К Буйницкому пристроился Бекасов. Он занял соседнюю каюту, ранее принадлежавшую второму помощнику. Прорезав переборку, Буйницкий и Бекасов соединили оба помещения, поставили камелек, быстро привели свои апартаменты в порядок, и через два-три дня каюты выглядели так, словно хозяева живут здесь уже целую вечность.

В крохотном закоулке каюты Буйницкого они разместили письменный стол и кресло. Это был «кабинет». Здесь на гвоздиках висели малица, бинокль, фотоаппарат. Украшением каюты служил давно уже бездействовавший электрический вентилятор, напоминавший владельцу об утраченных удобствах цивилизации.

Остальная часть этого помещения была занята койкой, полками с книгами и камельком.

На столиках у Бекасова и Буйницкого сразу же появились графинчики с клюквенным экстрактом, который они, не в пример прочим участникам зимовки, очень почитали. Этот неимоверно кислый напиток только при очень большой доле воображения можно было принимать за пиво, вкус которого мы уже забыли за полтора года.

Помещение бывшей канцелярии, вход в которую был завешен одеялами, благородно переименованными в портьеру, представляло собой святая святых нашего молодого научного работника. Там было решено поместить хронометры и маятниковый прибор Венинга Мейнеса, предназначенный для гравиметрических наблюдений. На «Садко» этот прибор находился в неотапливаемом помещении и был подвержен резким температурным колебаниям. Здесь же удавалось хранить его при относительно ровной температуре — плюс 9—12 градусов.

Все эти хлопоты так заняли людей, что недавние опасения и переживания стали довольно быстро забываться. Люди повеселели и больше не вспоминали об ушедших кораблях. В самом разгаре подготовки ко второй зимовке Полянский торжественно вручил мне радиограмму с «Ермака». Его лицо выражало высшую степень довольства.

Я развернул листок и прочел в конце деловой телеграммы приписку:

«Привет всему экипажу, особенно Соболевскому и Полянскому. Как их настроение и самочувствие? 3189. *Шевелев*».

И сразу вспомнилось, как за неделю до этого Полянский принес две другие радиограммы с «Ермака», предупреждавшие о том, что мы останемся в дрейфе. Вспомнилось, как удручающе это сообщение подействовало на нашего испытанного радиста, как мы беседовали о будущем.

Минувала всего неделя...

— Видите, Александр Александрович, как о вас заботятся?..

Радист усмехнулся:

— Что было, то быльем поросло... А за это большое спасибо!..

И он вернулся в свою рубку.

Вечером 31 августа приключилось одно происшествие, наделавшее много шуму на корабле.

После долгого и трудного дня экипаж заслуженно отдыхал. Было решено воспользоваться тем, что судовая динамомашина еще работала, и показать кино. Наш кинотеатр был предметом гордости его заведующего (он же киномеханик) Коли Шарыпова. Шарыпов ревниво оберегал киноаппарат от чужих рук и мог безустали демонстрировать все те же фильмы, содержание которых мы выучили за этот год наизусть: «Броненосец Потемкин», «Мы из Кронштадта», «Космический рейс», «Дочь партизана», «Настоящие охотники», «Дети капитана Гранта», «Коллежский регистратор», «Светлый город», «Герои Арктики», «Тихий Дон», «Солдатский сын», «Бабы рязанские», «Будьте такими», «Челюскин», «Дело с застежками», «Отважные мореплаватели», «Море и жизнь», «Генерал Топтыгин», «Эволюция небесных тел», «Служба времени», «Первая любовь», «Два Бульди», «Джульбарс», «Последний аттракцион», «Земля жаждет» и несколько киножурналов «Наука и техника».

Из этого перечня видно, что большинство фильмов было далеко не первой свежести. Но для нас был важен самый факт демонстрации фильмов, — тем самым мы как бы приобщались к культурному миру, а при известной доле воображения нашу тесную кают-компанию с трескучим аппаратом и экраном, сделанным из простыни, можно было принять за обширный зал московских кино «Ударник» или «Колизей».

Правда, кино у нас было немое. Зато фильмы демонстрировались с музыкальным сопровождением: кто-нибудь из нас садился у патефона, выбирал свои любимые пластинки и неутомимо ставил их одну за другой. По экрану проплывали дородные казачки из «Тихого Дона» под аккомпанемент «Китайской серенады», а «Эволюция небесных тел» демонстрировалась под лихие звуки «Яблочка» или наоборот — в зависимости от того, кто в этот вечер дежурил у патефона.

Когда же Шарыпов пускал фильм задом наперед, то зрители испытывали еще более острые ощущения: из любой кинокартины получалось нечто новое, — люди пятились, поезда стремительно мчались задним ходом, предметы, вопреки законам земного притяжения, не падали, а взлетали вверх. Одним словом, — да простят нас кинорежиссеры, — нам удавалось даже самый серьезный фильм превращать в веселую комедию.

На этот раз интерес к сеансу был особенно велик: шестеро новичков еще ни разу не были в нашем кино, и для них фильмы сохраняли свою первоначальную свежесть. Остальным представлялась редкая возможность понаблюдать за тем, какое впечатление производят наши потрепанные ленты на свежего человека.

К 7 часам вечера все лучшие места в кают-компании были заняты зрителями. Я хотел было присоединиться к ним, но усталость взяла верх, и я пошел к себе в каюту — соснуть часика два, пока Коля Шарыпов будет развлекать народ.

Через некоторое время меня разбудил какой-то шум. Сквозь сон послышались шорох и звяканье. Открыв глаза, я увидел в дверях спину Андрея Георгиевича, убегавшего с моей винтовкой, снятой с ковра у койки.

— Андрей Георгиевич, что случилось?..

Но мой помощник был уже далеко. По палубе застучали торопливые шаги команды. Оттуда доносились крики, потом раздались беспорядочные выстрелы из карабинов. Быстро накинув на себя одежду, я выбежал на палубу.

В сумерках с трудом можно было разглядеть трех медведей, которые стояли тесной кучкой за большим торосом, метрах в семидесяти пяти от судна. Рослая мохнатая матка оберегала своих детенышей, каждый из которых был не больше дворовой собаки.

Видимо, один из медвежат был ранен. Он хромал и отказывался итти. Не понимая, что с ним произошло, мать сердито толкала его. Четырнадцать разгорячившихся охотников бежали к медведям, стреляя наугад, хотя трех зверей можно было бы без труда уложить, хорошо прицелившись с корабля. Сзади всех, задыхаясь, ковылял с моей винтовкой Андрей Георгиевич, оставивший меня безоружным.

Медведица, наконец, поняла грозящую ей опасность. Оставив своего раненого детеныша, она толкнула второго медвежонка, и оба зверя пустились галопом в сторону от корабля. За ними маячила быстро удалявшаяся щупленькая фигурка нашего уважаемого научного работника. Вскоре все трое скрылись из виду.

События развертывались в необыкновенно быстром темпе.

На корабль прибежали озабоченные Буторин и Алферов и тотчас убежали обратно с веревками.

— Медведя имать! — деловито крикнул мне на ходу боцман, быстро вошедший в привычную для него роль зверолова.

Потом со льда донеслись крики, пыхтение и разъяренный медвежий рев. Алферов, набросивший на раненого медвежонка петлю, был сбит с ног одним ударом его младенческой лапы, и через мгновение медвежонок плясал на нем, готовясь свести счеты за пулю, посланную Шарыповым. К счастью, охотники успели освободить третьего механика и заарканили зверя.

Связав ему задние лапы, они торжественно приволокли ревущую и упирающуюся добычу к борту корабля. Теперь главным действующим лицом всей этой истории становился доктор. С невозмутимым видом он прозондировал глубокую рану на плече у сердито рычащего пациента, который все время норовил куснуть своего целителя молодыми острыми зубами, и поставил диагноз:

— Ранение серьезное, но некоторые шансы на выздоровление есть...

К сожалению, наш пленник очень дурно себя вел. Упорно отказываясь притронуться к пище, он выл и стонал так, что даже у самых черствых людей переворачивалась душа. Испуганные щенки Джерри и Льдинка, преподнесенные нам малыгинцами, вторили ему, забившись в конуру. В конце концов около 3 часов утра я распорядился прикончить медвежонка, и пуля, посланная из карабина, освободила его от мучений. Все мы жалели, что так получилось: нам хотелось воспитать из него вторую Машку.

Остальные медведи ушли от преследования. Гнавшийся за ними Буйницкий вернулся ни с чем, мокрый, всклокоченный и раздосадованный: выяснилось, что в пылу охотничьего азарта он забыл перезарядить карабин и поэтому впустую гонялся за зверями по торосам. Если бы только медведи могли догадаться, что их сердитый преследователь безоружен!..

Таким образом, первая медвежья охота, в общем, закончилась довольно плачевно. Сотни килограммов чудесного свежего мяса были безвозвратно утеряны, хотя они сами просились на вертел: любопытные медведи вплотную подошли к кораблю, чтобы получше разглядеть этот странный предмет, неожиданно появившийся в их вотчине.

Наш повар, вышедший из камбуза подышать свежим воздухом, обомлел от удивления при этом зрелище. Бросившись в кают-компанию, он прервал киносеанс криком: «Медведи!» Люди высыпали на палубу и... спугнули зверей.

Между прочим, первая охота произвела на нашего мечтательного повара такое сильное впечатление, что он написал стихотворение, посвященное трем медведям, которых он увидел впервые в жизни. Друзья долго уговаривали его сохранить это произведение в тайне. Но чувства оказались сильнее, и полтора года спустя, когда мы уже прибыли в Москву, на банкете в Союзе писателей он все же предал свою «медвежью поэму» гласности.

После первой охоты приказом были введены следующие новые правила:

1. При появлении зверей немедленно докладывать капитану.

2. Никто не имеет права сходить на лед без разрешения, открывать огонь раньше срока и спугивать зверя.

3. Стрельба проводится организованно, по команде.

Эти правила строго соблюдались, и вскоре нам представился удобный случай наполнить свои кладовые новым запасом медвежьего мяса.

Наступил сентябрь. Дни становились все короче. Мы спешили закончить приготовления к зимовке. Жизнь постепенно входила в свою колею. Вот как отражалась она в повседневных записях:

«1 сентября. Сегодня целый день дует свежий ветер с востока и юго-востока. Надо ждать подвижек...

В Москве, вероятно, еще совсем тепло. У нас же толщина молодого льда в снежницах уже достигла 5,5 сантиметра. Шуга, образовавшаяся во время швартовки, смерзлась.

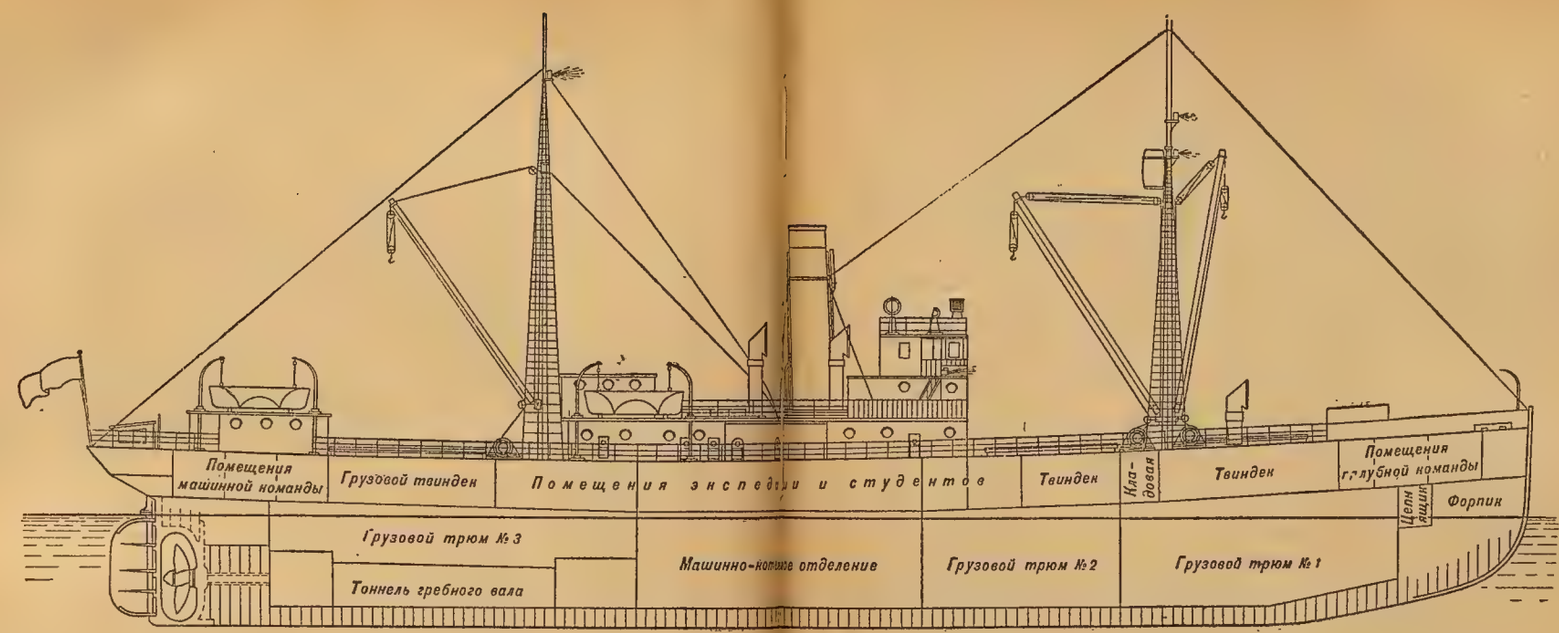
Весь день работали над оборудованием внутренних помещений. Полным ходом идет разоружение машин. После того как выкачали воду из двух котлов, крен на левый борт увеличился до 5,5 градуса.

По случаю Международного юношеского дня с утра расцветились флагами. После работы провели открытое комсомольское собрание. Послали телеграмму в «Комсомольскую правду»:

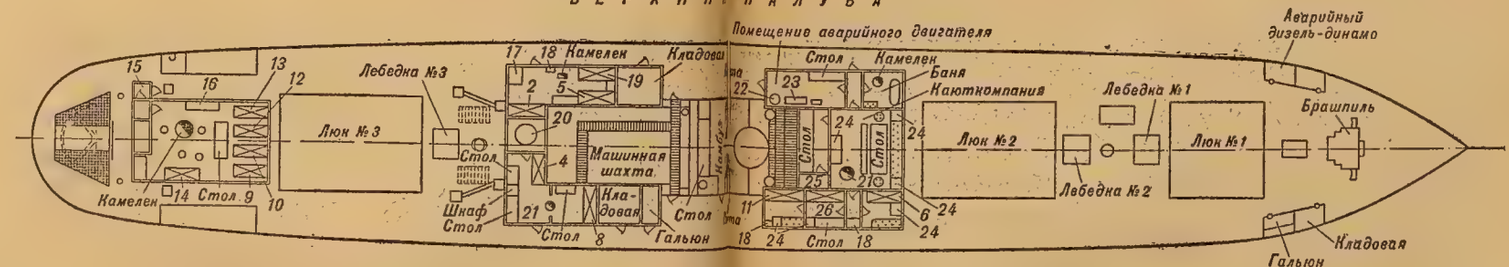
«С далекого Севера седовцы приветствуют молодежь Советского Союза, героических молодых борцов Испании и Китая, борющихся за революцию во всем мире».

Вечером устроили стрелковые соревнования. Потом повар сервировал торжественный ужин. Главным угощением были бифштексы из медвежонка. Мясо изумительно нежное и нисколько не пахнет рыбой. А так как повар не поскупился на свежую картошку для гарнира, то угощенье получилось на славу.

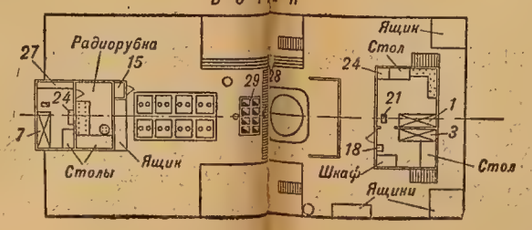
2 сентября. 83°11′,0 северной широты, 137°35′ во-



ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА



БОТЕК



ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ И ПЛАН ПАЛУБ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ГЕОРГИЙ СЕДОВ».

Койки: 1 — К. С. Бадигина, 2 — Д. Г. Трофимова, 3 — А. Г. Ефремова, 4 — В. Х. Буйницкого, 5 — С. Д. Токарева, 6 — В. С. Алферова (нижняя), 6 — И. М. Недзвецкого. (верхняя), 7 — А. А. Полянского, 8 — Н. М. Бекасова, 9 — Д. П. Буторина, 10 — Н. С. Шарыпова, 11 — А. П. Соболевского, 12 — Е. И. Гаманкова, 13 — И. И. Гетмана, 14 — П. В. Мегера, 15 — пристройка, 16 — пианино, 17 — письменный стол, 18 — умывальник, 19 — резервная койка, 20 — прибор Венинга Мейнеса, 21 — камельки, 22 — вода для охлаждения двигателя, 23—аварийный двигатель, 24 — шкаф, 25—бельевая, 26 — амбулатория, 27 — аккумуляторная, 28 — вентиляционный люк, 29 — камбузный люк.

сточной долготы. В 3 часа ночи проснулся от небольших толчков. Вышел на верхнюю палубу и обнаружил, что лед поджимает судно с правого борта. Меня встретил вахтенный — Буйницкий. Теперь он осваивает новую для него специальность моряка. Немного растерянно Буйницкий доложил, что он не успел потравить носовой швартовный конец и его оборвало.

Так как шуга вокруг судна уже смерзлась, решил швартовов больше не заводить.

Небольшие толчки продолжались до 6 часов утра. Потом все утихло. В результате сжатия усилился крен. Теперь «Седов» стоит, наклонившись на 7,5 градуса. Ставить корабль с таким креном на зимовку немного неудобно.

Чтобы выровнять судно, перевалили весь уголь в бункере на правый борт. Ничего из этого не получается. Завтра попытаемся пустить в ход аммонал, — надо освободить судно от льдин, примерзших под корпусом. Быть может, тогда крен выровняется.

Бочки с горючим перегрузили на корму и тщательно укрыли матрацами, чтобы искра от какого-нибудь камелька не наделала беды. Якоря установили на место и закрепили по-походному. Лебедки и брашпиль уже продули паром и поставили на консервацию. В общем устраиваемся на зимовку.

Буйницкий и Соболевский сегодня установили шест для будущих наблюдений над ростом льда. В снежницах толщина пресного льда достигла 7,5 сантиметра.

3 сентября. Знаменательная дата. В 22 часа, после долгого рабочего дня, собрали митинг, обсудили и приняли текст коллективного обязательства перед партией и правительством.

Вот этот документ, уже переданный А. А. Полянским по радио в столицу:

«Москва, Кремль.

Товарищам Сталину, Молотову, Кагановичу, Ворошилову, Калинину, Микояну.

Мы, экипаж «Седова», оставшийся в дрейфе в Центральном полярном бассейне, считаем за великую честь оказанное нам доверие быть первыми в неизведанных широтах Северного Ледовитого океана. Мы, воспитанные любимой партией, Вами, любимый товарищ Сталин, с честью понесем гордо алое знамя нашей великой Родины во льдах полярной ночи. Отдадим все наши силы, знания, опыт на выполнение возложенных на нас работ по исследованию Центрального полярного бассейна, с гордостью будем бороться за новые победы советской науки, сделаем все, чтобы сохранить вверенное нам судно. Мы совершенно спокойны за свою судьбу, ибо уверены в заботе о нас партии, правительства и всего народа.

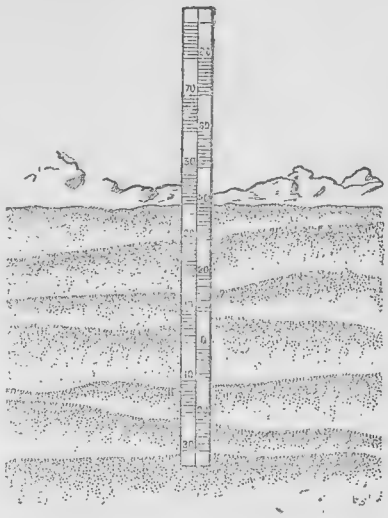
Заверяем Вас, товарищ Сталин, что пятнадцать советских патриотов сделают все, чтобы оправдать великую честь и доверие, оказанные нам Родиной.

По поручению коллектива капитан Бадигин,
парторг Трофимов.

Борт «Седова», 3 сентября 1938 г.»

Митинг прошел с большим подъемом. Говорили от души, от сердца — то, что думали. И больше всего о том, как нам лучше организовать работу, обеспечить безопасность судна и сделать максимум возможного для науки.

У всех людей хорошее, приподнятое настроение, как у бойцов, принявших присягу.



Ледовая рейка.

4 сентября. Вторые сутки боремся с креном. Сделали много взрывов. Одновременно перебрасывали уголь на правый борт. Результатов не было — судно упорно валилось на левый борт с креном в 8 градусов.

После ужина устроили аврал, — все грузы перетаскивали на правый борт. Кроме того, накачивали воду в правый котел. В 8 часов вечера крен уменьшился до 5 градусов. Потом стремительным рывком судно выпрямилось и остановилось с креном всего в один градус.

Два часа спустя мы выкачали воду из правого котла. Неожиданно судно новым стремительным рывком перевалилось вправо же на целых 10 градусов. Немедленно накачали левый котел. Никаких результатов.

Судно совсем потеряло остойчивость. Видимо, в этом повинны примерзшие снизу льдины. Явление крайне неприятное — при первом же сжатии может дать очень нежелательные последствия.

Получил телеграммы от капитанов «Садко» и «Малыгина». Сегодня «Ермак» вывел их из льдов. Стоят у кромки, бункеруются углем. Скоро они вернутся на родину.

5 сентября. 83°06′,0 северной широты. Снова боремся с креном — то перебрасываем уголь с одного борта на другой, то накачиваем поочередно правый и левый котлы водой.

Судно несколько раз переваливалось с борта на борт, словно ванька-встанька, но потом приобрело должную солидность и остановилось с креном в 2 градуса на левый борт. Было бы счастьем так замерзнуть!

Всем зимовщикам выдана теплая одежда — каждому по меховой паре и паре пимов. Кроме того, каждый получил меховую шапку, ватный костюм, теплые носки и перчатки. Теперь люди во всеоружии встретят морозы.

Часть команды, прибывшую с «Ермака», сегодня порадовали еще одним нашим достижением — затопили для них баню. Баня всем очень понравилась. По-моему, ни на «Фраме», ни на «Жаннете» зимовщики не пользовались таким удовольствием.

До сих пор не удавалось слушать Москву. Когда работают столичные радиостанции, мы спим. Сегодня решили перевести время на четыре часа вперед, по 11-му поясу. Тогда режим дня у нас изменится и мы сможем слушать передачи радиостанции имени Коминтерна.

6 сентября. Огромная радость! Сегодня услышали голос Москвы. Непередаваемо приятно слушать дикторов после долгого перерыва.

Оказывается, мы отметили Международный юношеский день на целую пятидневку раньше срока. На Большой земле его отмечают сегодня.

Не теряясь, решили отпраздновать еще раз, тем более, что 1 сентября у нас был настоящий рабочий день, да еще такой трудный!

Подняли флаги. Составили план проведения праздника.

До вечера поработали: установили гравитационный прибор, разобрали и пересортировали продукты так, чтобы они не испортились зимой.

После работы провели собрание всего коллектива, на котором я сделал доклад о юношеском празднике. Затем были оглашены приветствия, присланные нам с Большой земли.

Устроили стрелковые соревнования из карабинов, потом все вместе сфотографировались, благо погода была на редкость хороша: первый ясный день за два месяца.

За ужином выяснилось еще одно праздничное событие: сегодня день рождения нашего боевого механика и физкульторганизатора Сергея Дмитриевича Токарева. Ему исполнилось 32 года. В честь такого события разрешили Андрею Георгиевичу выдать участникам ужина немного вина.

Торжество закончилось демонстрацией двух фильмов: «Будьте такими» и «Солдатский сын».

7 сентября. Первый раз за полгода зажег лампу, чтобы внести запись в дневник.

Наступает ночь, наступает зима.

Сегодня снова дует шестибальный ветер с юго-юго-востока. Метет пурга. Снегу навалило уже на 10 сантиметров.

Теперь можно сказать наверняка: приди «Ермак» на неделю позже, он не пробился бы к каравану.

Весь день, разбирая списки продовольствия, обдумывал, как лучше составить меню, чтобы пища была разнообразна. Вот как складывается наш примерный суточный рацион (беру один из дней на выбор): завтрак — какао с молоком, сыр, булка, витамин С; обед—солянка сборная, свино-бобовые консервы с жареной грудинкой, чай с шоколадными конфетами и печеньем; ужин — солянка, чай с абрикосовым вареньем, печенье; вечерний чай — ветчина отварная, чай с конфетами «Сибирь».

Начали поднимать шлак из кочегарки на палубу. Засыпаем им железную палубу на ботдеке над камбузом, чтобы повар не замерз у своей плиты. Под толстым слоем шлака ему будет теплее.

«Кинофестиваль» продолжается. Сегодня Шарыпов демонстрировал фильм «Дети капитана Гранта». Но как только закончим консервацию машин и потушим огни под вспомогательным котлом, придется объявить заговенье: ради одного кино жечь топливо не будем.

Чтобы на судне было больше чистоты и порядка, ввел дневальство. Будут дежурить по очереди все члены экипажа — каждый по пятидневке. Дежурный обязан убирать кают-компанию и топить в ней камелек, подавать еду, мыть посуду. График очередности составил Андрей Георгиевич.

Сегодня дневалил Бекасов. Он весьма старательно убирал коридоры, кают-компанию, мыл посуду. Но роль официанта ему решительно не по душе, и он то и дело заставлял нас дожидаться смены блюд во время обеда. Не приноровился Бекасов пока и к камельку, — он у него все время тухнет. Ну, да ничего, обучится и этим премудростям.

Где-то в Восточно-Сибирском море сейчас дрейфует бот «Ост». Его не успели вывести из льдов, и команда этого суденышка находится примерно в таком же кочующем положении, как и мы. Сегодня я послал своим невольным коллегам телеграмму — предлагаю установить связь и переписываться по радио. Мы их будем поддерживать, а они нас.

8 сентября. День посвятил составлению списков аварийного запаса. Дело ответственное и серьезное. От того, как мы организуем его, многое будет зависеть.

Вот из чего складывается пятимесячный аварийный запас продовольствия, который мы выгрузили на лед:

1. Шоколад — 40 кг.
2. Печенье — 270 кг.
3. Мука белая, 30-процентная, — 150 кг.
4. Спирт винный — 60 литров.
5. Мясокопчености — 50 кг.
6. Молоко сгущенное—500 банок.
7. Сахар — 240 кг.

8. Витамин С — 18 кг.
9. Какао — 15 кг.
10. Горох — 40 кг.
11. Рис — 100 кг.
12. Консервы мясные — 848 банок.
13. Сыр — 100 кг.
14. Сухие овощи — 1,2 кг.
15. Сушеный лук — 12 пачек.
16. Сухие фрукты — 50 кг.
17. Крупа гречневая — 80 кг.
18. Томат — 1 банка — 3,5 кг.
19. Консервы мясо-растительные — 192 банки.
20. Сельди — 1 бочонок — 100 кг.
21. Масло сливочное — 180 кг.
22. Масло растительное — 2 бочонка — 150 кг.
23. Соль — 75 кг.
24. Чай — 5 кг.
25. Кофе — 15 кг.
26. Конфеты — 35 кг.
27. Коньяк — 20 бутылок.
28. Папиросы «Красная звезда» — 1 ящик.
29. Спички — 1 000 коробок.
30. Мыло туалетное — 1 ящик.

9 сентября. Полная перемена декораций! Вчера была зима, а сегодня будто началось лето. Ветер утих. Температура поднялась выше нуля. Все тает. Отовсюду каплет, словно с крыш московских домов в апреле. Висят сосульки.

Около полудня неожиданно показалось солнце. Буйницкому удалось на миг «схватить» его, но после этого оно спряталось, и определить место судна не удалось.

Целый день упаковывали продукты аварийного запаса в ящики. Механики продолжают разборку трубопроводов и ставят машину на консервацию. Доотказа выкачали воду из поддонов, чтобы предупредить их замораживание.

Поздно вечером неожиданно узнал, что летчик Козлов летит к нам в разведку. Сразу поднялось бурное оживление: видимо, будет сделана еще одна попытка вывести «Седова» из дрейфа.

Козлов к нам не долетел. Из-за тумана ему пришлось сесть на острове Котельном. Пароход «Моссовет», груженный углем, все еще стоит у кромки льда, кого-то ждет.

Я получил неофициальные сведения, что новому ледоколу «И. Сталин» поручено пробиться к нам. Задача очень трудная, ведь время для этого похода неподходящее. Но... что, если и в самом деле новая оттепель позволит ему пробиться к нам?..

10 сентября. Пока никаких подтверждающих сведений о походе ледокола «И. Сталин» нет. Поэтому продолжаем готовиться к зимовке. Сегодня засыпали шлаком из кочегарки кормовые ростры над помещением команды.

Много хлопот доставляют метеонаблюдения: Козлов просит давать сводки о погоде по радио каждый час, — ему не терпится прилететь к нам. Мы, конечно, не возражаем.

Попрежнему дует южный ветер. Сегодня, наконец, удалось определить координаты: 83°21′,8 северной широты, 138°05′ восточной долготы, а последние восемь дней продрейфовали около 10 миль почти прямо на север. Если так

пойдет дело дальше, скоро «разменяем» 84-ю параллель. А туда даже ледоколу «И. Сталин» с его 10 тысячами лошадиных сил будет добраться трудновато.

Быт наш понемногу налаживается. В часы досуга большое удовольствие доставляют новые патефонные пластинки, привезенные «Ермаком». С огромным интересом слушаем концерты, передаваемые по радио из Москвы.

А сегодня у нас состоялся еще один концерт, единственный в своем роде: дебютировало трио четвероногих, заставившее покатываться со смеху даже самых флегматичных членов экипажа.

Наши щенки Джерри и Льдинка, родившиеся у собаки Машки среди льдов, обладают крайне ограниченным кругом познаний и поэтому с огромным любопытством воспринимают все новое на корабле. И вот сегодня, когда я отправился в твиндек на «свиноферму», где Гетман заботливо откармливает двух свиней, полученных нами от ермаковцев, Джерри увязалась за мной и проскользнула за загородку.

Могучие жирные боровы встретили гостя недружелюбно, и когда Джерри попыталась поиграть с ними, она едва не поплатилась жизнью. Свинья уже сцапала Джерри за хвост, когда я выручил несчастную собачонку.

Поднялся неимоверный визг и вой на весь корабль. Теперь наши щенки больше всего на свете боятся свиней и вздрагивают, услышав хрюканье...

11 сентября. Почти весь день давали ежечасные сводки погоды Козлову, и все зря: полет его в конце концов отменили.

Решили завтра устроить выходной день: мы работали без отдыха 18 дней.

Сегодня — очередной сюрприз: начались незначительные подвижки льда, и судно сразу же повалилось на левый борт. Крен достиг 12 градусов.

Опять начали орудовать углем и водой и кое-как уменьшили этот крен до 4,5 градуса.

12 сентября. Сегодня стоял вахту от 0 до четырех часов. На морском языке такую вахту зовут «собакой»: в эти часы особенно хочется спать. Но мне было не до сна: разводья начали увеличиваться. Ветры южной половины горизонта крепчают. Сегодня они достигли почти штормовой силы — 8 баллов. Временами идет снег с дождем. Лед на снежницах и на соленой воде разрушается.

К утру у правого борта лед отошел, и открылась чистая вода на 2—3 метра от борта. Выходит, что начало разводить всерьез. В пределах видимости много мелких разводьев. С юго-востока на запад тянется большая трещина. В юго-за-

падной части горизонта видно пятнами водяное небо — верный признак чистой воды. Невольно снова и снова ловишь себя на мысли о ледоколе «И. Сталин»: что, если он действительно пойдет к нам и выведет корабль из дрейфа?

С 2 часов дня начали подрывные работы у правого борта — пытались оторвать ледяную чашу от корпуса. Ничего из этого не вышло.

В одном из разводьев заметили нерпу, но охотников возиться с ней не нашлось. Вечером смотрели кинофильм «Герои Арктики»...»

Вечером 13 сентября, когда мы находились на 83°25′,6 северной широты и 140°20′ восточной долготы, было получено официальное уведомление, что ледокол «И. Сталин» идет к нам на выручку. На другой день утром радисты приняли с ледокола еще более конкретное указание:

«Готовьте машину, ждите указаний о поднятии пара».

Эти сообщения сразу резко изменили нашу привычную, уже устоявшуюся жизнь: только что мы поставили машину на консервацию, только что свыклись с мыслью о второй зимовке — и вдруг все начинается сначала...

Но ледовая обстановка была на редкость хороша. Вечером 15 сентября при трехмильной видимости по горизонту от северо-запада через запад до юга четко вырисовывалось сплошное водяное небо. Повсюду чернели разводья и полыньи. Даже «Ермак» не имел таких хороших ледовых условий во время своего похода к дрейфующему каравану.

У нового мощного ледокола «И. Сталин» теперь было гораздо больше шансов на успех, хотя за эти полмесяца нас отнесло почти на 20 миль к северу. Но как мы пошли бы за ним, лишенные рулевого управления? Требовалась помощь второго корабля: один ледокол пробивал бы дорогу во льдах, а другой вел бы «Седова» на буксире.

Я сообщил капитану ледокола «И. Сталин», отвечая на запрос о состоянии нашего корабля:

«Самостоятельному продвижению судна препятствует только отсутствие возможности управляться. Полагаю, что при ледовой обстановке в настоящее время вывод на буксире одним ледоколом затруднителен и даже невозможен. Вывод же двумя ледоколами при данной обстановке больших затруднений не представит».

В ответ на это 17 сентября прибыла телеграмма, еще больше поднявшая дух экипажа:

«Продолжаем бункеровку углем с «Моссовета». Вечером пойдем на север. Получил распоряжение Шмидта итти к «Седову» двумя ледоколами. С нами пойдет «Литке». Последний бункеруется с «Ермака» на рейде островов «Комсомольской Правды»...»

«И. Сталин» и «Литке»! С такой эскадрой можно пробиться. На выручку нам посылали цвет советского ледокольного флота. Мы наглядно ощущали великую заботу родины о себе и чувствовали себя неоплатными должниками перед нею. Сколько беспокойства и хлопот уже доставила наша дрейфующая зимовка правительству!

Снова и снова вспоминали мы простые и искренние слова Водопьянова: «Сталин не бросит человека!..»

Вот оно, живое, материальное выражение этой заботы — мощный флагманский корабль советского ледокольного флота, идущий к нам на помощь с именем великого человека нашего времени на своем борту.

На «Седове» все кипело. Механики вновь снимали с консервации механизмы. Палубная команда опять приводила в порядок все помещения корабля, чистила и красила пароход, готовясь достойно встретить дорогих гостей.

Работа спорилась. Уже 16 сентября был объявлен аврал— требовалось накачать воду во вспомогательный котел: я решил поднять в нем пары, чтобы наполнить водой главные котлы и подготовить к работе брашпиль и лебедки. Вытащили брандспойт, протянули шланги из машинного отделения к ближайшей снежнице и начали качать, разбившись на три смены и чередуясь через каждые 15 минут.

Чтобы вахты сменялись в строгом порядке, Буторин принес будильник и поставил его на лед. Через каждые 15 минут раздавался трезвон, и очередная смена бралась за дело. Сменившиеся снова заводили будильник.

Через два с четвертью часа непрерывной работы котел был наполнен водой.

17 сентября (83°29′,5 северной широты и 142°16′ восточной долготы) под вспомогательным котлом был заложен огонь. На завтра машина в основном была готова к действию. Механики вновь собрали паровое отопление. Загудела

дизель-динамо — мы давали радиопеленги идущим к нам ледоколам. Снова подняли и отклепали якоря, освободив клюзы для буксировки.

23 сентября были закончены последние приготовления к походу: мы убрали трубы камельков, завалили боты на кильблоки, — одним словом, навели порядок на палубе и в жилых помещениях. По первому приказанию «Седов» был готов поднять пары.

Но к этому времени из-за перемены ветра ледовая обстановка вновь резко изменилась, и наши надежды на скорое освобождение из льдов стали быстро гаснуть.

Уже 19 сентября были заметны первые признаки сжатия. Семибальный южный ветер привел льды в движение, и большой торосистый обломок с такой силой стукнул в правую скулу судна, что носовой швартов лопнул, как нитка. Большинство разводьев свело. Несмотря на южный ветер, температура упала, и вновь началось быстрое образование молодого льда. Новое «лето» оказалось, к сожалению, очень кратковременным. В то же время нас сильно бросило на север. 17 сентября мы были на 83°29′,5 северной широты, а 22 сентября оказались уже на 83°56′,5 северной широты.

В районе продвижения «И. Сталина» и «Литке» вначале перемен в ледовой обстановке не ощущалось. Приходили бодрые телеграммы — корабли шли на север разреженным четырехбальным льдом среди небольших обломков полей. Но 22 сентября и там наступило резкое ухудшение обстановки. Добравшись до 81-й параллели, ледоколы попали в такие тяжелые льды, которые были не под силу даже лидерам. Капитан «И. Сталина» радировал в полночь 22-го:

«Лед 10 баллов. Торосистые поля. Снег. Идем со скоростью два узла...»

В этот день мы возобновили работы по подготовке аварийного запаса. Хотя ледоколы находились очень близко от нас, почти что рядом, но трудно было надеяться на встречу с ними.

23 сентября Ефремов, Буторин, Шарыпов и Гетман отправились в пешую разведку, — я предложил им подыскать подходящую посадочную площадку на случай, если с ледокола «И. Сталин» полетит самолет. Разведчики бродили по ледяным полям свыше четырех часов, но ничего отрадного не заметили. Только в одном месте им удалось обнаружить относительно ровную площадку длиной в 400 и шириной в 200 метров.

Повсюду они видели трещины, но разводья не появля-

лись. Только на юго-западе, на расстоянии около 2 миль от корабля, была обнаружена полынья, затянутая молодым льдом.

В этот день я радировал капитану ледокола «И. Сталин»:

«Заметных улучшений в районе «Седова» нет. Лед сплочен, разводьев почти нет. Непрерывные подвижки».

«И. Сталин» и «Литке» к этому времени пробились на север до 83-й параллели. Второй раз за какой-нибудь месяц советские ледоколы побивали мировой рекорд высокоширотного плавания! Они находились в 60 милях от нас, считая на юго-восток. Но эти мили были совершенно непроходимы, и ледоколы повернули на юг. В 9 часов 40 минут 24 сентября капитан флагманского ледокола сообщил:

«Крупнобитый лед, 7 баллов. Туман. Имею распоряжение возвратиться. Иду к мысу Челюскин...»

Как нарочно, в этот час в районе «Седова» вновь стала улучшаться обстановка. Лед развело. Судно оказалось на чистой воде: справа мелкие льдины отошли в сторону, и даже слева наше могучее поле, облюбованное мною в качестве аварийной базы, дало трещину. Сквозь тонкие слоистые облака просвечивало солнце. На одной с ним высоте сияла необычайная небесная иллюминация — ложное солнце.

Было очень досадно, что ледоколы уходят на юг. Но благоразумие брало верх над минутным порывом. Мы понимали, что в такое позднее время нельзя рисковать и задерживать ледоколы в рекордных широтах. Руководство Главного управления Северного морского пути правильно поступило, отозвав их 24 сентября.

Получив телеграмму о том, что ледоколы возвращаются на юг, мы передали по радио их экипажам пожелание благополучного плавания, хорошего отдыха и в третий раз начали готовиться к зимовке.

В этот день «Седов» находился на широте 83°55′,0 и долготе 140°28′. С каждым днем ветры уносили нас все дальше в неизведанные широты.

ЕДИНОБОРСТВО СО ЛЬДАМИ

День 26 сентября 1938 года ничем не выделялся из остальных. Ничто не предвещало каких-либо экстраординарных событий: погода стояла тихая, безветренная, льды были относительно спокойны. Лишь изредка ближние обломки полей лениво передвигались с места на место, царапая борт

корабля. К таким небольшим подвижкам мы давно привыкли, и они нисколько нас не тревожили. Судовые работы шли своим чередом. После ухода ледоколов «И. Сталин» и «Литке» на юг жизнь быстро перестраивалась на зимовочный лад. Закончив вахту в 8 часов вечера, я записал в судовом журнале:

«16 часов. Наблюдается сжатие льда вблизи судна. 18 часов. Лед разводит. Закончена постановка машины на консервацию. Пар прекращен, вспомогательный котел продут...»

Теперь можно было зайти в кают-компанию и побаловаться чайком. Что может сравниться с таким удовольствием после долгого пребывания на холоде и в сырости?! Объемистый чайник круглые сутки кипит на горячем камельке. Ваза всегда полна конфетами. Клеенка на столе чисто вымыта дневальным. Аккуратно заправлена керосиновая лампа. Ниоткуда не дует. Ноги не мерзнут. Понятно, что по вечерам у камелька в кают-компании всегда священнодействовало несколько любителей ароматного русского чайку.

И на этот раз очень быстро составилась компания. Ко мне подсели доктор и Андрей Георгиевич. Чайник обошел первый круг, зазвенели ложечки в стаканах, и полилась долгая, неторопливая беседа о разных разностях.

В этот вечер говорили о романтике моря. Я и Андрей Георгиевич начали карьеру мореплавателей в одном порту и на одном корабле, — это был пароход «Индигирка», приписанный к Владивостоку. Не мы одни — десятки капитанов и штурманов с любовью вспоминают славную старую «Индигирку», послужившую для них первой школой.

Андрей Георгиевич ушел в первое плавание в 1924 году, а я пять лет спустя. Много воды утекло с тех пор, на многих кораблях пришлось поработать за эти годы, много морей и стран повидать. Давно уже не плавает «Индигирка», получившая отставку за выслугой лет. Но первые юношеские впечатления навсегда сохраняют свою остроту, и мы с одинаковым восторгом вспоминали и тесный кубрик, в котором приходилось жить тогда, и первые рейсы в Хакодате и на Камчатку, и сердитого боцмана, вечно ворчавшего на шумливую молодежь, и тайфуны, которые трепали «Индигирку», словно щепку, и лазурные тропические моря.

И Андрей Георгиевич и я с детства мечтали о жизни, полной тревог, борьбы и новых впечатлений. Но нам пришлось, конечно, внести кое-какие существенные поправки в свои представления о мореплавании, полученные из приключенческих романов. Вовсе не так сладко было драить палубу или крепить грузы на палубе во время шторма. И совсем было

неловко, когда строгое начальство убеждалось в том, что новичок, в первый раз ушедший в рейс матросом второго класса, не так уж силен в деле.

Но зато сколько было радости, когда этот безусый новичок после пятимесячного практического стажа получал на руки новенькую мореходную книжку, в которой черным по белому было напечатано на нескольких языках, что предъявитель ее — моряк советского торгового флота!

Уже поистрепались наши мореходки, десятки советских и иностранных штемпелей покрыли их страницы, былые матросы второго класса стали водителями кораблей, а эта романтическая пора первого знакомства с морем все еще свежа в памяти, и никогда не устанешь о ней вспоминать.

Доктор внимательно слушал и соглашался с нами: кто однажды глотнул крепкого соленого воздуха моря, тот навсегда становится его пленником.

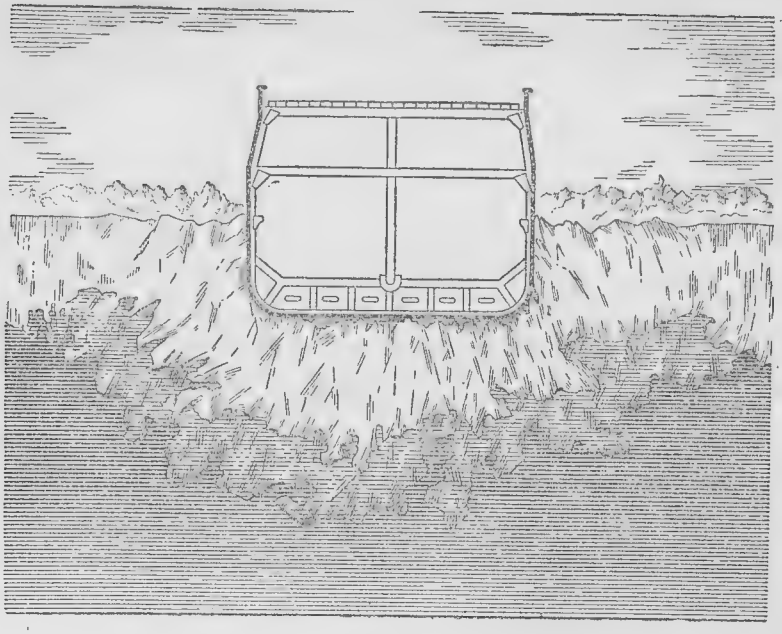
Доктор испытал это на себе: человек сугубо сухопутный, студент Ленинградского медицинского института, он впервые попал на палубу корабля, отправившись на «Седове» в плаванье на время каникул. И как ни тяжело ему пришлось из-за неожиданной зимовки, у него не было никакой охоты расставаться с морем...

Горячий чайник завершал восьмой или десятый круг, когда я почувствовал неожиданный и резкий толчок. Судно, стоявшее с креном на левый борт в 6 градусов, внезапно выпрямилось, дрогнуло и повалилось вправо. Меня отбросило на спинку кресла. Зазвенела посуда. Стакан поехал по столу и едва не свалился ко мне на колени. Послышался знакомый жесткий шорох — движущиеся льдины скреблись о борт корабля.

— Начинается! — кисло сказал Андрей Георгиевич. — Когда, наконец, эта чортова чашка отстанет от нас?!

Я встал из-за стола и отправился в рубку, чтобы взглянуть на кренометр. Итти было трудновато: пол вздыбился, словно косогор. Меня, как и Андрея Георгиевича, очень беспокоило поведение гигантской ледяной чаши, из которой нам никак не удавалось высвободить корпус судна. Лед, как известно, легче воды. Поэтому огромная глыба, на которой сидел «Седов» с прошлой зимы, все время норовила всплыть. Так как она крепко примерзла к корпусу парохода, то подняться ей не удавалось. Зато при малейшем изменении крена она действовала, словно хороший домкрат, и выворачивала из воды то один, то другой борт судна.

Так произошло и на этот раз. Незначительного сжатия было достаточно, чтобы нас резко перевалило с левого на правый борт.



Ледяная чаша под корпусом «Седова» (поперечный разрез).

Добравшись до рубки, я чиркнул спичкой и осветил кренометр. Указатель остановился на цифре 18 градусов.

Я вышел на палубу, огляделся вокруг, прислушался. Все было спокойно, даже слишком спокойно. Говорят, что громкий звук может убить человека. Могу заверить, что отвратительно действует на человека и абсолютная тишина. В соединении с мраком полярной ночи она вдвойне тягостна: тщетно напрягается слух, пытаясь уловить малейшее звучание, легчайший шорох или скрип, — все мертво вокруг. Хочется нарушить покой, поднять стук, грохот, крик. Но льды поглощают голос человека, как море глотает песчинку, и снова воцаряется безмолвие.

Густые сумерки окутывали ледяную пустыню. Над затерянным среди торосов «Седовым» висело холодное небо, такое же величественное, грозное и чужое, как сами льды. Темноголубое вверху, зеленоватое у краев, лилово-фиолетовое в самом низу, оно казалось призрачным и неправдоподобным. И только на юге, где небо прощалось с потухающим днем, розовела узенькая полоска — робкое подобие зари.

Я пробыл на палубе недолго, всего несколько минут. Но гнетущее ощущение одиночества, навеянное безмолвием и мраком в эти минуты, остро врезалось в память, — вероятно, потому, что вскоре на корабле разыгрались драматические события.

События эти произошли значительно быстрее, чем о них можно рассказать.

Возвращаясь в кают-компанию, я заметил третьего механика Всеволода Алферова, быстро прошмыгнувшего в каюту, где жил Недзвецкий. Через полминуты оба пробежали по коридору, направляясь в машинное отделение. Я знал, что наши механики—люди солидные и что зря они бегать не будут. Поэтому я тотчас же помчался вслед за ними.

В обширном и холодном машинном отделении царила кромешная тьма. Лишь в глубине его, на правой стороне, мерцали слабенькие огни свечей и раскачивался керосиновый фонарь «летучая мышь». Оттуда доносились крики, звяканье гаечных ключей и... журчание проникающей в корпус судна воды — самый неприятный и страшный звук из всех, какие только известны морякам.

Вся машинная команда была уже в сборе.

Я подозвал старшего механика. Трофимов быстро взбежал по железному трапу.

Я не мог в темноте увидеть его лица, но с первых же слов по его интонации понял, что в машинном отделении произошло нечто серьезное, хотя старший механик старался говорить возможно спокойнее.

Он докладывал:

— Из-за крена отливное отверстие запасного холодильника оказалось под водой. Невозвратный клапан не работает. Прокладку у крышки пробило. Сейчас потуже завернем гайки у крышки и остановим течь...

Опять запасный холодильник дал течь! Невольно вспомнился разговор с Николаем Розовым — тогда, перед самым уходом «Ермака» и «Садко», дело обстояло точно так же: «Седов» накренился на 20 градусов, и из-под крышки холодильника просочилась вода.

Я спросил:

— Нужен ли общий аврал? Что сделать вам в помощь?

Трофимов ответил:

— Нет, нет, мы справимся сами...

Пожалуй, Трофимов был прав: в прошлый раз механикам удалось самим довольно быстро устранить течь. Но лишняя предосторожность никогда не вредит, и я распорядился приготовить к переноске в машинное отделение брандспойт,— дело в том, что всякий раз при перетаскивании этой нехит-

рой машины её приходилось разбирать, так как она не проходила в узкие двери и проходы.

Через 15 минут меня разыскал Трофимов. Бледный, перепачканный маслом и сажей, он быстро проговорил:

— Константин Сергеевич, ключами не закрыть... Вода прибывает...

Выход был один: немедленно пустить дизель-динамо, осветить машинное отделение, поставить на крышку холодильника цементный ящик, а до этого — откачивать воду брандспойтом. Общий аврал!..

Передав Андрею Георгиевичу необходимые распоряжения, я поспешил в машинное отделение. Журчание воды стало громче. Крен явно увеличивался, а с ним возрастал напор воды. Добравшись до запасного холодильника, легко было разглядеть при свете тусклого фонаря, с какой яростью хлещут через разрывы в прокладке струи воды, озаренные колеблющимся, неровным огнем. Они били веером во все стороны, поливая людей. Мокрые, грязные механики все еще пытались остановить поток, но усилия их оставались напрасными. На-глаз можно было определить, что океан вгоняет в образовавшееся отверстие 25—30 тонн воды в час. У правого борта она уже выступала из-под плит и неприятно хлюпала под ногами.

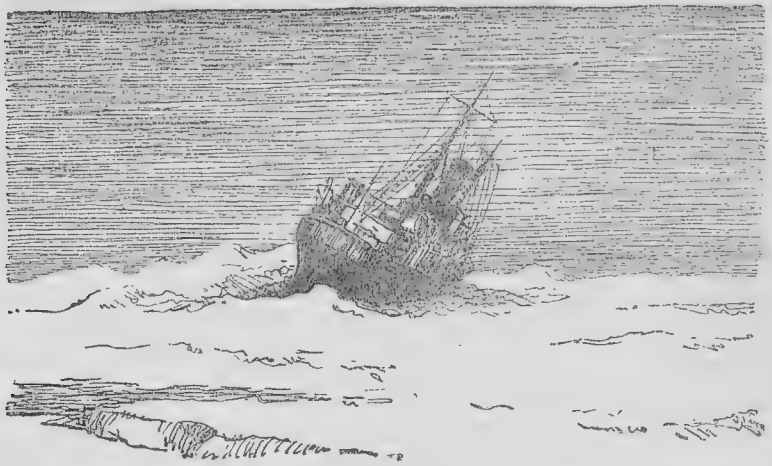
Через несколько минут весь экипаж, за исключением радистов, был в машинном отделении. Люди понимали, что речь идет о жизни или смерти корабля, и каждый работал с огромным рвением. Буторин и Гаманков, спотыкаясь в темноте, таскали доски и мешки с цементом. Андрей Георгиевич начал ладить опалубку вокруг злосчастной крышки холодильника. Соболевский, Буйницкий, Гетман и Мегер в несколько минут собрали притащенный общими силами брандспойт, протянули шланг за борт и начали с бешеной энергией откачивать воду, быстро скоплявшуюся на полу. К ним вскоре присоединился Бекасов. На ходу он крикнул мне:

— В радиорубке сдвинулись аккумуляторы, нарушились контакты! Но сейчас уже все в порядке...

Я выбрался наверх, чтобы проверить крен и послать донесение о случившемся в Москву.

Стрелка кренометра двигалась все дальше. Над льдами царила та же гнетущая тишина. Ее нарушал лишь тоскливый собачий вой — Джерри и Льдинка, сошедшие на лед порезвиться, оказались отрезанными, так как трап внезапно оторвался от льдины и поднялся. Щенки не могли понять, что произошло, и жалобно выли во весь голос, задрав морды кверху и глядя на недоступный трап.

— Словно по покойнику, — сердито сказал кто-то.



Я обернулся и увидел Полянского.

Он осматривал ящики аварийного запаса.

— У вас все в порядке? — спросил я.

— Готово. Могу передавать...

— А как с аварийной рацией?

— Да вот они, эти ящики. Тяжелы больно. Неровен час, сходить придется, пожалуй, и не поспеешь снять...

Я пошевелил ящики. Они действительно были очень тяжелы. В голове мелькнуло: может быть, начать перегрузку аварийного запаса на лед? Для этого надо снять людей с работы в машинном отделении. Но это значит бросить корабль, — тогда он наверняка будет обречен на гибель.

Нет, покидать судно еще рано. Вреднее всего в таком положении была бы паника. Надо использовать все средства для спасения судна.

Вдвоем с Полянским прошел в радиорубку. Пока он включал передатчик и звал станцию мыса Челюскин, при свете керосиновой мигалки я торопливо набросал донесение в Главсевморпуть:

«23 часа местного результате сжатия судно получило крен правый борт 18 градусов тчк Отливной забортный клапан вспомогательного холодильника стал пропускать воду также крышка вспомогательного холодильника тчк Вода стала поступать судно 23 часа 15 минут лед развело крен начал значительно увеличиваться также большого давления увеличилось поступление воды тчк Приступил откачке брандспойтом ставлю цементный ящик...»

Подал листок радисту. Он безустали стучал ключом. Его лицо было серьезно, губы плотно сжаты.

— Что случилось?

— Мыс Челюскин не отвечает, — отрывисто сказал он. — Даю общий вызов.

Положение осложнялось: если не успеем сообщить на Большую землю об аварии, нас ждут всякие неприятности. Ведь с каждой минутой крен увеличивался: разошедшиеся льдины деликатно освободили корабль, предоставив ему переворачиваться как угодно. Лишенное опоры, судно теперь целиком зависело от поступающей в машинное отделение воды: чем больше ее прибывало, тем сильнее был крен, а чем круче был крен, тем энергичнее становился напор воды.

Спасательные работы затруднялись тем, что никак не удавалось дать электрический свет. Обычно дизель-динамо запускали очень быстро. Теперь же, словно назло, двигатель капризничал.

Этот аварийный агрегат стоял на палубе, укрытый в дощатой будке. Повесив на гвоздь тусклый фонарь, Сергей Токарев возился с помпой — из-за крена она отказывалась подавать воду для охлаждения цилиндра. Чтобы помочь ему, я схватил ведро и начал таскать воду из цистерны, находившейся на ботдеке. Ходить по палубе, неудержимо кренившейся на правый борт, становилось все труднее. Приходилось одной рукой держаться за поручни, чтобы не свалиться.

Притащив Токареву несколько ведер воды, я снова направился в машинное отделение.

Из мрака попрежнему доносились тревожные, отрывистые голоса, лязг металла, чавканье брандспойта, плеск воды.

Брандспойт явно не справлялся с откачкой. При всем напряжении он выбрасывал за борт не более 10 тонн воды в час. Между тем установка цементного ящика должна была занять еще немало времени. Я приказал Трофимову поднять пар во вспомогательном котле, чтобы пустить в ход мощные паровые водоотливные средства.

— Для этого нужно двадцать часов, капитан, — сказал старший механик.

— А вы поднимите в три...

— Могут выйти из строя трубки...

Бережливый и заботливый старший механик, кажется, готов был оберегать свое хозяйство даже на дне морском. Но обстановка заставляла нас итти на риск, и через несколько минут Алферов принял на себя обязанности кочегара и сам взялся за разводку огня под вспомогательным котлом. Шланг от брандспойта был заведен в горловину котла — надо было накачать в него минимум 12 тонн воды.

А света все еще не было...

Казалось, что прошла уже целая вечность. Между тем аврал начался всего 40 минут назад. События развертывались все быстрее, и только педантичный Андрей Георгиевич успевал регистрировать их с точностью до одной минуты, чтобы потом подробно описать аварию в вахтенном журнале.

В 24 часа крен достиг 30 градусов. Это была критическая точка. Еще немного — и все грузы, какие только находились на корабле, должны были с грохотом и треском сорваться с места и обрушиться на правый борт, а это было бы началом конца.

Я вскарабкался по трапу наверх и помчался в радиорубку. Полянский все так же сосредоточенно стучал ключом, держась одной рукой за краешек вздыбившегося стола, чтобы не упасть. В зубах у него дымилась трубка.

— Отозвался Рудольф, — спокойно сказал он, — сейчас передаю донесение.

Я набросал на клочке продолжение рапорта:

«24.00. Крен достиг 30 градусов тчк Качаю воду вспомогательный котел одновременно разведены огни так как откачаться брандспойтом невозможно...»

Полянский придвинул этот клочок к себе, одобрительно кивнул головой и продолжал передачу.

— Вызывайте Челюскин, — сказал я, — пусть связываются с нами каждые десять минут.

На мгновение я выскочил на палубу. Никогда еще «Седов» не был в таком трудном положении. Его мачты низко наклонились. Палуба перекосилась. Собаки, оставшиеся за бортом, выли все жалобнее и заунывнее. Их вой далеко разносился по безмолвной пустыне. Холодные, безразличные звезды скупо озаряли сумеречным сиянием наш накренившийся корабль и бескрайные льды. Что, если нам придется оставить его? Что сулит нам тогда дрейф на этом вечно движущемся, изменчивом льду?

И вдруг в эту тяжелую минуту у меня за спиной послышался знакомый вздох дизеля. Он вздыхал сначала слабо, потом все громче, и вот все судно огласилось размеренным шумом этой работающей машины, самое дыхание которой действует успокоительно. Токареву, наконец, удалось исправить помпу и привести аварийный агрегат в действие.

Спустился в машинное отделение, чтобы еще раз проверить, как идет работа. Открыв дверь, я остановился и невольно зажмурился от неожиданности: в глаза ударил резкий, ослепительный свет электрических ламп, от которого мы уже отвыкли.

Теперь можно было как следует осмотреться. Как измотались люди за этот час! Трофимов и Алферов, запорошенные угольной пылью и измазанные машинным маслом, возились у топки вспомогательного котла. Люди, работавшие у брандспойта, который был поставлен у самого водопада, низвергавшегося из-под крышки холодильника, насквозь промокли. От них шел пар. Но никто не чувствовал мороза, и рукоятки брандспойта мелькали вверх и вниз с потрясающей скоростью.

Вокруг крышки холодильника быстро вырастала деревянная опалубка. Андрей Георгиевич, Буторин и Гаманков красными от холода руками зажимали отверстия, из которых хлестали струи, городили доски, сколачивали их. Выдержит ли цемент? Не вышибет ли его вода, как песок?

Я решил к тому времени, когда опалубка будет закончена, опустить за борт деревянный щит и прижать его так, чтобы он хотя бы на несколько минут преградил путь воде. Тогда мы быстро закутали бы крышку тряпками, паклей, простынями, одеялами и сверху обмуровали бы цементом.

Но тут ко мне подошел Токарев и внес новое предложение. Он быстро проговорил:

— Разрешите мне и Шарыпову опуститься за борт. Попытаемся заткнуть отливное отверстие снаружи...

Я взглянул на покрытое маслом, потное и усталое лицо второго механика. В его глазах была видна твердая решимость настоять на своем.

Риск был огромный. Отливное отверстие к этому времени ушло на полтора метра под воду. Льды были неспокойны. В любую минуту они могли подступить к самому борту и раздавить смельчака. Я уж не говорю о ледяной ванне при температуре воды минус полтора градуса.

Но этот рискованный и благородный поступок мог спасти корабль и жизнь экипажа. И я одобрил его.

Втроем мы поднялись на вздыбленную палубу и спустились к накренившемуся над водой правому борту. С собой механики захватили резиновую шлюпку, деревянный штормтрап, водолазный костюм и солидный ворох пакли, обмазанной тавотом.

После яркого электрического света в машинном отделении густые сумерки сентябрьской ночи казались еще непроглядное. Но Токарев и Шарыпов действовали быстро и деловито. Они надули шлюпку, бережно спустили ее в зияющую щель между бортом корабля и соседней льдиной и ловко скользнули в шлюпку по штормтрапу.

Держась за веревку, они по очереди, надевая водолазный

костюм, ныряли в воду и силились подставить паклю под струю, врывавшуюся в отливное отверстие. Токарев рассчитывал, что эта струя подхватит паклю и сама втянет ее внутрь.

Вначале дело не шло на лад. Токарев и Шарыпов быстро окоченели, руки и ноги их перестали слушаться. Но на исходе двадцатой минуты из машинного отделения донеслись торжествующие крики: струя, наконец, подхватила паклю и с силой втянула ее в отверстие. Приток воды мгновенно уменьшился. Теперь можно было немного перевести дух: пожалуй, «Седов» мог продержаться до того, пока будут подняты пары во вспомогательном котле. Мокрые, обледеневающие механики с трудом поднялись на борт. Но лица их сияли: они выполнили свое обещание...

Я посмотрел на часы. Они показывали 2 часа 20 минут. К счастью, льды пока что не тревожили корабль, и он оставался в прежнем положении, с критическим креном в 30 градусов. Бригада, работавшая у брандспойта, уже наполнила вспомогательный котел водой. Механики быстро задраили горловину и начали шуровать в топке, поднимая пар. Чтобы несколько восстановить равновесие, мы начали перекачивать брандспойтом накопившуюся в машинном отделении воду из-под правого борта в левый котел.

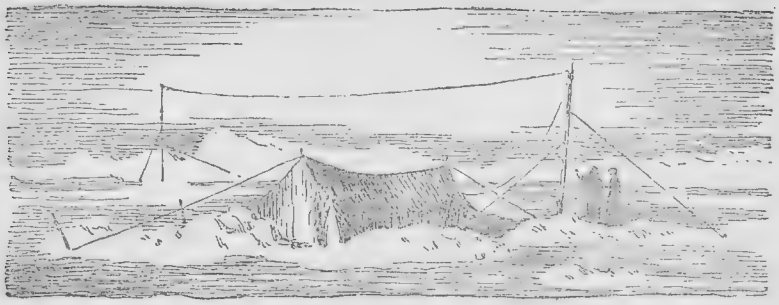
Желая уменьшить тревогу в Москве за нашу судьбу, я радировал:

«Удалось снаружи заделать частично временно отверстие зпт поступление воды уменьшилось тчк Откачиваю брандспойтом в левый котел поднимаю пары вспомогательном тчк. Угрожающее состояние ликвидировано...»

Все же положение оставалось крайне напряженным. Достаточно было одного сильного удара льдины слева, чтобы примерзшая к корпусу судна ледяная чаша потянула кверху и произвела свое губительное действие.

Шел четвертый час утра 27 сентября, когда стрелка манометра на вспомогательном котле дрогнула и поползла по циферблату. Нам казалось, что она ползет чрезвычайно медленно. Хотелось подогнать ее. Но на самом деле пар поднимался очень быстро: в шесть раз быстрее нормы. В 4 часа 30 минут Трофимов открыл клапан, послышалось шипенье, и через мгновение начала работать мощная паровая донка. Я с облегчением вздохнул, когда послышались ее тягучие, хлюпающие звуки.

Пары были разведены как нельзя более своевременно: уже через полчаса началось очередное сжатие льдов. Но к этому времени нам удалось уменьшить крен до 18 градусов,



и теперь сжатие было менее страшно для корабля, нежели раньше.

С пуском паровой донки сразу освободилась бо́льшая половина экипажа, занятая у брандспойта. Можно было браться за выгрузку аварийной радиостанции. К 7 часам утра ящики с радиоаппаратурой были спущены на лед и перенесены на 100 метров от судна. Мы раскинули над ними палатку, и только после этого можно было отпустить людей хоть немного отдохнуть. Полянский сообщил радистам мыса Челюскин:

«...Все в порядке. Можете снять наблюдение...»

Иззябшие, промокшие люди валились с ног. Поэтому было разрешено всем лечь спать. Через несколько минут из всех кают уже доносился богатырский храп. Люди заснули где попало. Буторин приткнулся на диванчике. Гетман растянулся прямо на полу. Несколько человек задремали у камелька, где они хотели обсушиться. Ни у кого нехватало сил переодеться и умыться, — вся энергия была отнята непомерно трудным ночным авралом.

Мне тоже дьявольски хотелось спать. Но должен же кто-то бодрствовать на корабле! И я, стараясь ни на минуту не присаживаться, чтобы не задремать, тихо бродил по судну.

На всем лежал отпечаток отшумевших бурных событий. В машинном отделении стояли лужи воды, уже подернувшиеся ледяными иглами. Недоделанный цементный ящик у крышки запасного холодильника белел в сумерках, словно веха, напоминающая об опасности. Всюду валялись жгуты пакли, мешки с цементом, инструменты.

В кают-компании на остывшем камельке стоял холодный чайник. Забытая посуда скатилась на пол, а недопитый чай залил клеенку.

Заглянул в радиорубку. Александр Александрович, с наушниками на голове, спал, склонившись на стол. И ему как следует досталось в эту ночь!

В 12 часов разбудил Андрея Георгиевича, чтобы передать ему вахту. Старший помощник выглядел очень неважно: такие ночи не для его сердца. Под глазами у него набрякли мешки, весь он как-то осунулся. Но привычка к четкости и исполнительность взяли свое. Сполоснув лицо холодной водой, Андрей Георгиевич уселся на стул и приготовился внимательно слушать.

Договорились немедленно произвести выгрузку всех аварийных запасов на лед, пока во вспомогательном котле еще есть пар. Пустив в ход лебедки, можно проделать эту работу быстро и легко. Кроме того, чтобы впредь такая история не повторялась, следовало немедленно закрыть отливное отверстие, окончательно выровнять крен и привести корабль в порядок.

Через полчаса вся команда была на ногах и взялась за работу. Хотя люди почти не отдохнули, но работали все с большим подъемом. Говоря откровенно, в этот день каждый чувствовал себя немножко героем: как никак, а нам все же удалось выйти победителями из довольно трудной схватки. Сознание достигнутого успеха окрыляло людей и помогало им работать еще лучше.

К 2 часам дня крен удалось уменьшить до 14 градусов, а к вечеру до 8 градусов. Как только отливное отверстие вышло из воды, наши механики заделали его с таким прилежанием, что в другой раз скорее треснул бы борт, чем вода прорвалась бы сквозь холодильник.

Во фланец клапана механики вставили резиновую прокладку и медную заглушку. Снаружи отверстие было забито доотказа паклей с тавотом, а сверх того в него вогнали толстую деревянную пробку.

Тем временем наверху шумели лебедки и слышались успокаивающие своей привычностью крики «майна», «вира», словно мы выгружались не за 84-й параллелью, а где-нибудь в Архангельске или в Тикси.

Под руководством Андрея Георгиевича палубная команда спустила на лед несколько тонн грузов. Здесь были и бочки с горючим, и банки с аммоналом, и окорока, заботливо упакованные Буториным, и водонепроницаемые ящики, и тюки с меховой одеждой, и многое другое. Выгрузка аварийных запасов заняла два дня. Одновременно опускали из твиндеков в трюм все грузы, чтобы хоть немного увеличить остойчивость судна.

Только к вечеру 28 сентября все было закончено, и я приказал тушить огонь под вспомогательным котлом.

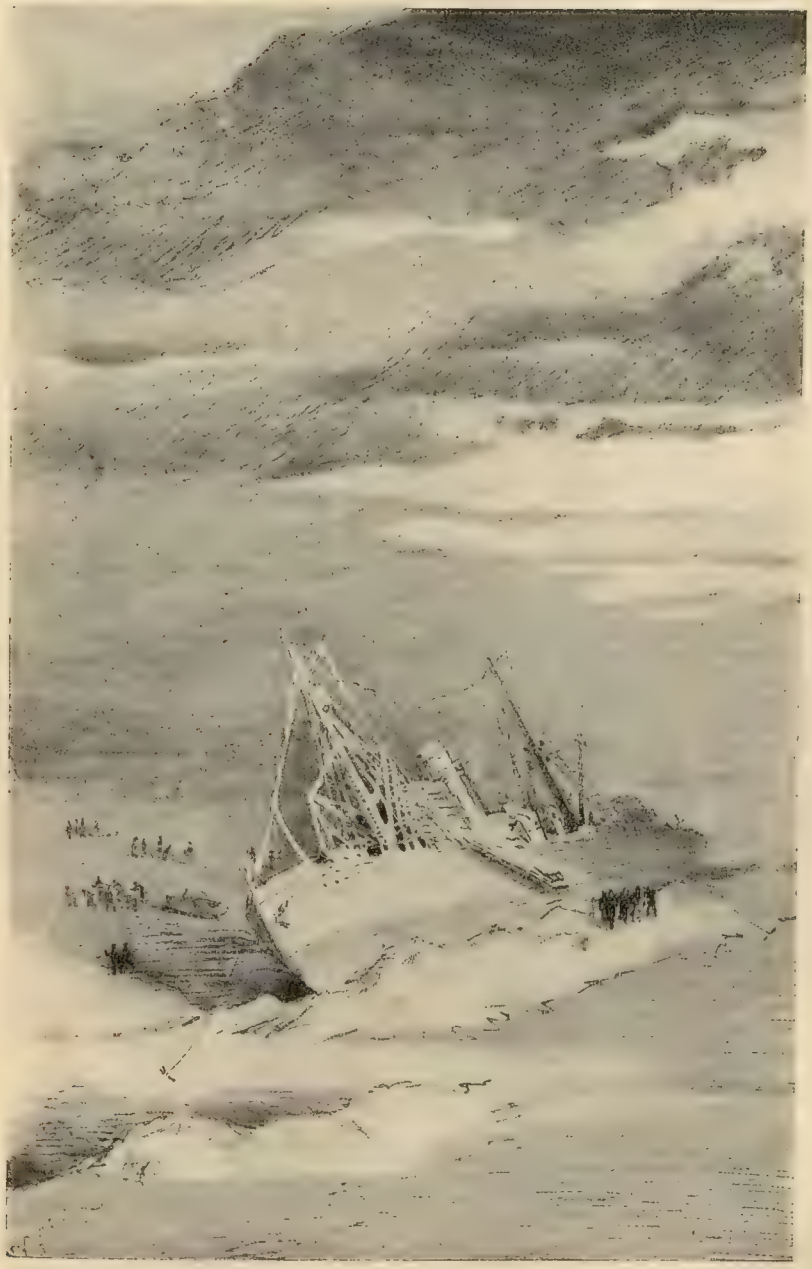
Особым приказом была объявлена благодарность всему личному составу «Седова» за самоотверженную работу по ликвидации последствий аварии.

Жизнь снова входила в будничную колею, и утром 29 сентября Буйницкий, освобожденный от участия в очередном аврале, попытался провести наблюдения над элементами земного магнетизма. Ему удалось зафиксировать сильную магнитную бурю.

Комиссия, назначенная для выяснения причин аварии, после трех дней работы составила следующий акт:

«1 октября 1938 года. Полярный бассейн. Борт л/п «Г. Седов».

Мы, нижеподписавшиеся, комиссия, назначенная по приказу капитана л/п «Г. Седов» за № 35 от 27 сентября с. г. в составе: председатель — старший механик Трофимов Д. Г. и члены — старший помощник Ефремов А. Г. и второй механик Токарев С. Д., составили настоящий акт о том, что комиссией произведен осмотр вспомогательного холодильника и невозвратного клапана отливного отверстия, причем при снятии крышки холодильника, через прокладку которой поступала вода 26—27 сентября с. г., оказалось, что внутренняя поверхность крышки, прилегающая к холодильнику, сильно проржавела и имеет глубокие раковины, прокладка спрессована, разрушена и от времени пришла в негодность. Благодаря этим причинам устранить поступление воды обжатием крышки холодильника было невозможно. Отливной невозвратный клапан вспомогательного холодильника не задерживает воду, так как поверхность клапана изъедена, неровная и при опускании клапана в свое гнездо продолжает пропускать воду в холодильник, когда отливное отверстие находится под водой. После крена на правый борт 26—27 сентября 1938 года отверстие клапана забито паклей с тавотом и деревянным глухарем, а фланец клапана заглушен медным листом, толщиной 5 миллиметров, на резиновой прокладке. Сам холодильник сдвинут с места во время сжатия 18 января с. г. при получении судном вмятины в машинном отделении и прогиба коробчатого айсбимса, на котором крепится холодильник».



Крен достиг 30 градусов. Положение стало угрожающим.

События, развернувшиеся 26 — 27 сентября, вызвали тревогу за нашу судьбу в Москве. В Главсевморпути никак не могли найти объяснение неожиданному и стремительному крену корабля. Специалисты отказывались верить, что под кораблем могла сохраниться с прошлой зимы гигантская ледяная чаша, нарушающая остойчивость судна.

Но это было именно так. И, получив телеграмму о недоумениях специалистов, я составил подробное донесение, в котором проанализировал причины неожиданной аварии. Вот выдержка из этого документа, представляющая известный интерес для практики и теории остойчивости корабля в дрейфующих льдах:

«Во-первых, в прошлом году перед постановкой на зимовку не была откачана вода из первой, второй и пятой балластных цистерн, наполненных на 80 процентов. Вода в этих цистернах замерзла при крене на левый борт в 8 градусов. За лето лед не растаял, и привести судно в нормальное среднее положение не удалось.

Во-вторых, — и это главное, — к корпусу судна во время зимних сжатий прошлого года примерзли снизу огромные нагромождения льда, резко уменьшившие остойчивость судна. При осмотре руля летом водолазы обнаружили, что «Седов» находится в сплошной ледяной чаше, причем толщина ледяной прослойки под кораблем, по их свидетельству, достигала 8—10 метров.

Этот лед примерз к корпусу настолько крепко, что при попытке «Ермака» буксировать «Седова» большая льдина, оставшаяся после околки, держалась, несмотря на удары о встречный лед, около часа. После того как она оторвалась, «Седов», имевший три котла под парами, а также наполненные балластные цистерны № 3 и № 4, накренился на 25 градусов на левый борт; на палубе у «Седова» при этом грузы отсутствовали. Следовательно, ничто не ухудшало хорошей остойчивости судна. Поэтому внезапный резкий крен можно было объяснить только тем, что под корпусом оставалось большое количество примерзшего льда, нарушающее остойчивость.

После оставления «Седова» в дрейфе были видны две большие льдины, примерзшие к корпусу и выступающие на 1,5—2 метра от правого борта: одна против машинного отделения, вторая против трюма № 3, — обе на 2—3 метра под водой.

17 сентября мы пытались уничтожить эти льдины взрывами, однако от них отваливались лишь незначительные куски. 21 сентября после сжатия у кормовой части левого борта всплыла льдина объемом около 50 кубических метров с явными отпечатками стыков листов и заклепок корпуса.

Все это заставляет предполагать, что под корпусом находится значительное количество примерзшего льда. О размерах его трудно судить. Однако я предполагаю, что лед уходит под корпусом на глубину не менее 4—5 метров, так как зимние сжатия происходили при низкой температуре и ледяные поля, уходившие под корпус, быстро смерзались друг с другом.

До сжатия 26 сентября судно имело крен на левый борт в 6 градусов. Во время этого сжатия, когда возник крен на правый борт в 18 градусов, уменьшение метацентрической высоты и кренящий момент плавучести льда, примерзшего к корпусу и вследствие этого державшегося на

большой глубине под водой, не дали судну выпрямиться и усугубили увеличение крена в дальнейшем.

Принимая во внимание непрерывные подвижки льда, считаюсь с возможностью повторения большого крена, последствия которого предусмотреть невозможно. В связи с этим сегодня выгрузил на лед аварийную радиостанцию, пятимесячный запас продовольствия, снаряжение, меховую одежду. Второй комплект аварийных запасов, включая радиостанцию, уложен в полной готовности на палубе.

В настоящее время судно находится в нормальном состоянии. Отверстие вспомогательного холодильника заделано. Вода откачана полностью с помощью паровой донки».

Льды не оставляли нас в покое. Естественно, что обстановка вынуждала нас торопиться с организацией аварийных баз.

Могучее ледяное поле, облюбованное 31 августа, пока что держалось крепко. Хотя непрерывные сжатия изрядно обмяли тупой выступ, за которым нашел приют «Седов», все же он защищал корабль от прямых ударов. Поэтому аварийные базы решили организовать именно на этом ледяном поле.

После того как все ящики и тюки были выгружены на лед, надо было выбрать наиболее надежное место, где они могли бы находиться в относительной сохранности. Такое место нашли в 100 метрах от корабля, считая на север: при попытке измерить здесь толщину поля бур ушел в лед на 2 метра, но до воды так и не достал.

Гаманков и Буторин под руководством Андрея Георгиевича взялись за установку палатки для аварийного запаса. Они выдолбили во льду углубления, вставили колья и залили водой. Девятнадцатиградусный мороз моментально сковал эту воду, и колья держались не хуже, чем в бетоне. На них натянули брезент. Буторин быстро и умело закрепил оттяжки, и палатка аварийного склада была готова.

Неподалеку раскинули большую жилую палатку. По нашим масштабам, это был настоящий парусиновый дворец, в котором мог в случае нужды поселиться весь экипаж. Внутри жилой палатки в два настила уложили доски, а сверху поставили двуспальные матрацы на пружинах, оставленные нам в наследство. На льду пружинные матрацы выглядели довольно экзотически.

Чтобы довершить комфортабельное оборудование жилой палатки, механики установили маленький чугунный камелек.

Теперь мы могли жить несколько спокойнее, — у нас была создана, так сказать, «вторая линия обороны», на которую мы могли отойти в случае катастрофы. В аварийном поселке было подготовлено все необходимое для жизни, и при

сильном сжатии уже не надо было думать о спасении запасов продовольствия и снаряжения, как 26 сентября, — мы могли со спокойным сердцем до последней минуты отстаивать судно.

Что из снаряжения и в каком количестве мы выгрузили на лед? Думаю, что этот список будет полезен для тех, которые интересуются не только нашими переживаниями, но и практическим опытом:

1. Компас судовой, 5-дюймовый «ГУ» (образца Гидрографического управления).
2. Компас шлюпочный.
3. Секстан «ГУ».
4. Хронометр средний.
5. Карта навигационная № 1565.
6. Часы карманные — 2 шт.
7. Бинокли — 2 шт.
8. Транспортир навигационный.
9. Готовальня.
10. Параллельная линейка.
11. Морской ежегодник на 1938 год.
12. Мореходные таблицы издания Гидрографического управления 1933 г.
13. «Мореходная астрономия» Хлюстина.
14. «Навигация» Сакеллари.
15. Аневроид-высотомер.
16. Психрометр Ассмана малый.
17. Минимальный термометр.
18. Термометр с пеналом для измерения температуры воды.
19. Почвенный термометр.
20. Бумага газетная.
21. Бумага-миллиметровка.
22. Тетради ученические — 6 шт.
23. Карандаши простые — 2 шт.
24. Тушь черная — 2 палочки.
25. Ручка, перья.
26. Резинки.
27. Навигационный журнал.
28. Магнитометр-комбайн.
29. Топографический теодолит.
30. Резиновая шлюпка с насосом — 1 шт.
31. Байдарка — 1 шт.
32. Топоры — 2 шт.
33. Карабин — 1 шт.
34. Патроны — 400 шт.
35. Аммонал — 480 кг.
36. Детонаторы — 425 шт.
37. Бикфордов шнур — 40 кругов.
38. Лесоматериалы.
39. Уголь — 21 мешок.
40. Бензин — 2,8 тонны.
41. Керосин — 1 тонна.
42. Авиамасло — 1 бочка.
43. Трос (плетеный линь) — 1 бухта.
44. Палатки большие — 2 шт.
45. Палатка малая — 1 шт.
46. Нитки парусные — 1 моток.
47. Камелек — 1 шт.
48. Ключ гаечный — 1 шт.
49. Пилы — 2 шт.
50. Ручник — 1 шт.
51. Примусы с набором иголок и другими принадлежностями — 2 шт.
52. Керосинка — 1 шт.
53. Фонари «летучая мышь» — 3 шт.
54. Фонарь масляный от компаса — 1 шт.
55. Свечи — 130 шт.
56. Матрацы пружинные — 3 шт.
57. Матрацы соломенные — 20 шт.
58. Одеяла и подушки — по 15 шт.
59. Толь — 3 рулона.
60. Спальные мешки — 15 шт.
61. Унты — 15 пар.
62. Брюки меховые — 15 пар.
63. Рубахи меховые — 15 шт.
64. Малицы — 15 шт.
65. Ракеты — 5 шт.
66. Тавот — 3 кг (одна банка).
67. Кожа подошвенная — 2 листа.
68. Миски — 15 шт.
69. Ложки — 15 шт.
70. Вилки — 15 шт.
71. Ножи — 15 шт.
72. Чайники — 2 шт.
73. Кастрюли — 2 шт.
74. Сковороды — 2 шт.
75. Разливательная ложка — 1 шт.
76. Термосы — 2 шт.
77. Умывальник — 1 шт.

Второй точно такой же комплект аварийного снаряжения уложили в закупоренных ящиках на палубе над трюмом № 2 — на случай, если основная база почему-либо погибнет.

Наконец каждому зимовщику в отдельности был выдан личный аварийный запас, в который входили: меховой костюм, шапка, пара пимов, пара валенок, метр двойного шерстяного портяночного материала, перчатки, меховые рукавицы, две пары теплого белья и пара летнего белья. Все это было упаковано в брезентовые вещевые мешки, сшитые на манер туристских рюкзаков. Кроме одежды, в вещевой мешок полагалось уложить по 20 патронов, по 2 плитки шоколада, спички и другие необходимые вещи, а также личные документы.

Не успели мы закончить оборудование аварийных баз, как на нашу долю выпало новое и кропотливое дело.

Серьезное место в нашей жизни и работе занимал скромный агрегат, состоящий из дизеля и динамомашины. В часы авралов он давал нам электрическое освещение. Этот же агрегат заряжал аккумуляторы Полянского, обеспечивавшие нам связь с Большой землей. В особо торжественных случаях энергией дизеля и динамо мы пользовались для демонстрации кинофильмов.

Агрегат этот был невзрачным с виду, но очень выносливым. Целый год он проработал безотказно. И вдруг совершенно неожиданно утром 3 октября, едва началась очередная зарядка аккумуляторов, дизель затарахтел и остановился. Когда механики его вскрыли, они увидели неприглядную картину: была выбита верхняя часть картера, лопнул стяжной болт мотылевого подшипника, разбит вкладыш этого подшипника, погнут шатун, разбит поршень, повреждена шейка коленчатого вала.

Комиссия, расследовавшая причины аварии, установила, что во всем был виновен стяжной болт, — в результате усталости металла он лопнул и произвел разрушения, которые исправить было невозможно.

Дизель был не единственным аварийным двигателем на судне. Кроме него, мы имели неплохой, хотя и маломощный мотор «Червоный двигун» и бензиновый двигатель «Симамото», взятые нами с «Садко». Но в тот момент оба они лежали в разобранном виде, и установить их было не так просто. Между тем аккумуляторы были уже истощены.

Я зашел в радиорубку, чтобы выяснить, сколько дней Полянский сможет продержаться, пока механики будут устанавливать новый двигатель. Полянский подумал, посмотрел на приборы, еще подумал и уверенно сказал:

— Проживем. Сроков ставить не буду. Механиков не надо подгонять...

И в самом деле, механики прекрасно понимали, что от их работы теперь целиком зависела связь с берегом. Работая едва не круглые сутки, они к 7 октября собрали и установили на фундаменте мотор «Червоный двигун». Он действовал вполне исправно, оглашая палубу звонким и дробным стуком. Присоединенная к нему аварийная динамомашина развивала нормальное количество оборотов. Но тока в цепи не было. Видимо, что-то случилось с обмоткой.

Назавтра пришлось эту динамомашину снять. Ее решили заменить новой. Работали в бешеной спешке: ведь Полянский уже пятые сутки работал нивесть на чем. Только изумительный опыт и квалификация нашего старшего радиста давали ему возможность связываться со станциями, отстоящими за тысячи километров от нас, пользуясь почти разряженными аккумуляторами.

К 8 часам вечера на фундамент была установлена новая динамомашина. Запустили двигатель. Но и новая динамо тока не дала.

Положение осложнялось: на судне не было электротехника, и мы могли только гадать о причинах этого явления.

Около полуночи усталые механики оставили мотор, чтобы немного поспать. Но рано утром они снова собрались у «Червоного двигуна» и проработали до 2 часов ночи следующих суток. Ночью, во время одной из бесплодных попыток дать электрический ток, внезапно лопнули буферные ремни соединительной муфты; муфта начала проворачиваться, и динамо совсем остановилась.

Я стоял на вахте с полуночи до 4 часов утра, когда ко мне пришел расстроенный Трофимов и доложил, что «Червоный двигун» в ближайшее время использовать для приведения в действие динамо не удастся.

Это было совсем плохо. Как ни крепился Полянский, но не мог же он целую вечность работать с разряженными аккумуляторами!

У нас оставался еще один двигатель — «Симамото». Он требовал больше горючего, но обладал мощностью достаточной, чтобы привести в действие не аварийную динамо, а основной, надежный и проверенный генератор корабля. Тогда-то уж, во всяком случае, мы были бы обеспечены энергией наверняка.

Я спросил Трофимова:

— Сколько вам нужно на это времени?

Старший механик помолчал, что-то вычисляя в уме, и потом сказал:

— Двое суток...

Это был минимальный срок. Я ожидал, что Трофимов назовет гораздо большую цифру.

Механики сдержали свое слово. 13 октября в машинном отделении загудел новый мощный мотор, и повеселевшие радисты включили на зарядку свои аккумуляторы, в которых почти не оставалось энергии.

Для меня до сих пор остается загадкой, как Полянский сумел продержаться целую декаду с истощенными вконец аккумуляторами.

Во всяком случае, в это тревожное время я еще раз убедился в том, каким неоценимым сокровищем для зимовки являются золотые руки настоящего мастера радиосвязи.

Пока механики трудились в машинном отделении, остальная часть команды выполняла другую, не менее сложную работу: чтобы отразить неизбежные атаки будущих сжатий, надо было установить в трюме мощный айсбимс.

Под этим звучным наименованием скрывается довольно прозаическое устройство — огромный и неуклюжий на вид составной деревянный брус квадратной формы, толщиною около метра. Своими концами этот брус упирается в оба борта и противостоит натиску льдов.

Айсбимс был установлен в трюме поперек кочегарки еще в прошлую зимовку. Но в связи с подготовкой корабля к навигации мы были вынуждены разобрать его, так как он мешал подступу к котлам. Теперь же нам предстояло вновь собрать это громоздкое сооружение.

Сборку айсбимса проводила наша палубная команда под руководством Андрея Георгиевича. Буторин и Гаманков соорудили в кочегарке надежные деревянные козлы. Затем из бункера были общими усилиями вытащены спрятанные там брусья. Их подняли на козлы и стянули друг с другом гигантскими скобами и винтами, пропущенными насквозь через весь айсбимс.

Для того чтобы закончить последние приготовления к зимовке, нам оставалось укрепить деревянными распорками изогнутый прошлогодним сжатием металлический коробчатый айсбимс в машинном отделении, поставить на консервацию некоторые механизмы, остававшиеся пока в боевой готовности, и утеплить помещения.

Вскоре и эти работы закончились. Теперь корабль и его экипаж были полностью готовы к единоборству со льдами.

9 октября я записал в дневнике:

«Итак, началась полярная ночь. Сегодня солнце в последний раз показалось над горизонтом. К сожалению, мы его не увидели: оно спряталось в густом тумане. Снова, как

год назад, почти сутки царит темнота. Только в середине дня на юге небо немного светлеет. Но в прошлом году в это время корабли еще двигались, еще была надежда пробиться на восток. Теперь все ясно и определенно, нет никаких иллюзий: мы зимуем.

Оттепель, наступившая в последние дни, вызвала густые туманы, затрудняющие ориентировку. Но 8 октября удалось определиться. Мы оказались на 84°21′,8 северной широты, 133°40′ восточной долготы. За месяц мы продвинулись примерно на один градус к северу и более чем на четыре градуса к западу. Следуем дорогой «Фрама», хотя наш дрейф протекает значительно севернее. Не сегодня—завтра пересечем 85-ю параллель и очутимся в окрестностях полюса.

За эти 44 года Арктика очень сильно изменилась. Нас несет в полтора раза быстрее, чем «Фрам». Однако скорость дрейфа крайне неравномерна, а направление изменчиво.

Все это говорит о том, что за последние годы произошла разгрузка Арктического бассейна, — иными словами, ледовитость его уменьшилась: действие ветров, движущих льды, ощущается сильнее, так как эти льды стали разреженнее.

Это мы и сами наблюдаем воочию. Сейчас, в начале полярной зимы, в сердце Центрального Арктического бассейна — вокруг нас — такая ледовая обстановка, что впору начинать навигацию. Три дня тому назад в 100 метрах к востоку от судна появились новые разводья, идущие с севера. От северо-востока до юго-юго-запада по всему горизонту появились темные пятна — знак чистой воды. Вчера открылось новое большое разводье на северо-востоке, в расстоянии мили от судна. Теперь уже по всему горизонту, начиная от 1—2 миль от судна и кончая пределами видимости, — сплошное водяное небо. Почти на всех румбах видны разводья. Особенно много их на востоке-северо-востоке, где чистая вода тянется узкими, длинными полосами.

Морозы, наступившие во второй половине сентября, сменились потеплением. Температура воздуха +0,2 градуса.

Матросы шутят: скоро выйдем на чистую воду и доберемся до полюса, а там, наверное, уже апельсины растут...

Впрочем, каждый из нас прекрасно отдает себе отчет в трудностях, которые предстоит одолеть. Рано или поздно это потепление кончится и начнется настоящая полярная зима, посерьезнее той, которую мы испытали в море Лаптевых.

Сегодня я получил встревоженную телеграмму из дому — туда дошли вести о нашем большом аврале 26—27 сентября.

Написал в ответ:

«Родная! Не волнуйся, — льды теперь ведут себя совершенно спокойно. Сейчас мы заканчиваем приготовления к полярной ночи. Сегодня оттепель, а недавно мороз достигал 20 градусов. Широта 84°21′, долгота 134°. Советую прочесть книгу Нансена о дрейфе «Фрама». Это до некоторой степени даст представление о нашей жизни».

Вспомнил о «Фраме» и подумал: как тяжело было Нансену и его спутникам без радио! Мы все-таки имеем возможность каждый день общаться с родными, узнавать новости, получать указания и советы. Они же в течение долгих трех лет были отрезаны от всего мира и могли рассчитывать только на свои силы.

Пора ложиться спать. Завтра предстоит много работы: начнем составлять план научных исследований на зиму. Сейчас, когда все первоочередные дела по подготовке к зимовке завершены, можно и нужно весь экипаж превратить в коллектив исследователей».

ПЯТНАДЦАТЬ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

Большинство выдающихся арктических экспедиций прошлого, а в особенности советских, располагало хорошо подготовленными кадрами научных работников и было прекрасно снаряжено. На «Седове» дело обстояло иначе: к тому времени, когда наступил наиболее интересный, с точки зрения науки, этап дрейфа, мы не имели ни подготовленных кадров исследователей, ни специального оборудования для производства научных наблюдений. Поэтому вначале, когда мы расстались с «Ермаком» и «Садко», предполагалось, что наш коллектив ограничится минимумом исследований.

Нас тяготила мысль о том, что наш дрейф по неизведанным просторам Центрального Арктического бассейна не сможет дать науке всего, что она от него ждет. Надо было что-то придумать. В конце концов не только ученые, имеющие дипломы, обогащают науку. Мне вспомнились имена простых русских моряков — Лаптевых, Челюскина, Прончищева, Пахтусова. Разве они готовили себя к исследовательскому поприщу? Но обстоятельства сложились, так, что им пришлось взяться за новое, незнакомое дело, и вот их имена увековечены на географической карте.

Правда, в те далекие времена исследовательская работа была много проще, чем теперь. От моряков, бравшихся за нее, наука требовала одного — наблюдательности и правдивости. Это требование было с исчерпывающей ясностью из-

ложено в старинном морском правиле: «Пишем, что наблюдаем, а чего не наблюдаем, того не пишем».

В наши дни наука предъявляет к исследователю Арктики более серьезные требования. Она ждет прежде всего точности и строжайшей проверки всех данных. Она требует умения обращаться со сложнейшими приборами.

Приборов у нас нехватало. Людей, умеющих обращаться с ними, было маловато. И все-таки мы решили попытаться организовать исследования Центрального Арктического бассейна так широко, как это было возможно. За дело возьмемся все, не считаясь с чинами и званиями.

Как только мы покончили с первоочередными заботами о безопасности корабля, я пригласил к себе Андрея Георгиевича и Буйницкого и предложил составить план-максимум вместо плана-минимум, которым до сих пор были ограничены наши научные наблюдения.

План мы строили из расчетов, что все пятнадцать зимовщиков будут участвовать в проведении исследований. Буйницкий составил обширную программу астрономических, магнитных и гравитационных наблюдений. Андрей Георгиевич разработал обстоятельный план гидрологических работ. Мною был подготовлен список глубоководных измерений, наблюдений за жизнью льда и метеорологических наблюдений. В частности, было решено ввести двухчасовую метеовахту. Это было серьезным новшеством: на «Садко» метеонаблюдения производились лишь четыре раза в сутки. Но так как теперь мы дрейфовали в совершенно неизведанных районах, где до нас не бывал ни один человек, обязанность экипажа — дать науке исчерпывающие сведения о состоянии погоды в Центральном Арктическом бассейне, хотя производить наблюдения через каждые два часа в условиях полярной ночи было нелегко.

Когда мы всесторонне изучили возможности нашего коллектива, то оказалось, что сил для организации наблюдений хватит. За Буйницким были оставлены те же наблюдения, какие он вел на «Садко». Метеорологическая вахта была распределена между мною, Ефремовым, Соболевским и Буйницким. Гидрологические наблюдения взял на себя Андрей Георгиевич. Глубоководные промеры и наблюдения за жизнью льда я оставил за собой.

К участию во вспомогательных работах, не требовавших специальной подготовки, было решено привлечь наших механиков, радистов и матросов. Разве трудно было при желании, например, подготовить Бекасова к работе запасного метеонаблюдателя? Ведь он окончил мореходный техникум.

Шарыпову можно было смело доверить такое дело, как измерение атмосферных осадков. Буторин и Гаманков, бесспорно, не откажутся от такого поручения, как сверление льда для измерения его толщины. Одним словом, работа находилась для каждого.

Сложнее было найти необходимое оборудование. К счастью, на борту «Седова» случайно оказалось несколько ящиков с грузами, принадлежащими различным экспедициям. Мы вскрыли эти ящики и начали искать, нет ли в них нужных нам инструментов и приборов. Поиски эти дали кое-какие результаты. Но, к сожалению, удалось найти далеко не все, что требовалось.

После подсчета всех ресурсов мы убедились, что богатства наши крайне неравномерны. Лучше всего были обеспечены астрономические и магнитные исследования. У нас был электрифицированный теодолит Гильдебрандта, с помощью которого можно было определять углы с точностью до двух секунд. Кроме того, мы располагали пятнадцатисекундным универсалом Гильдебрандта и десятисекундным универсалом Керна. Секстанов было столько, что мы могли вооружить ими почти каждого члена экипажа: десять штук образца «ГУ» (Гидрографического управления) и два английских. Теодолитов набралось около десятка.

Свои вычисления мы могли проверять по семи хронометрам большой точности: пять из них находились в каюте у Буйницкого, один — у меня и один хранился в аварийном запасе. Биноклей было до двух десятков, компасы имелись также в значительном количестве.

Для магнитных наблюдений мы могли пользоваться двумя первоклассными универсальными магнитометрами типа «Комбайн». Наконец гравиметрические определения были обеспечены прибором Венинга Мейнеса.

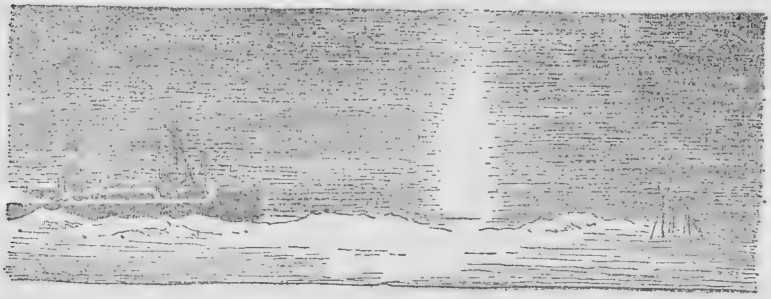
Что же касается гидрологических и глубоководных исследований, то здесь дело обстояло значительно хуже. Когда «Садко» уходил на юг, мы не успели снять с него хотя бы самые необходимые приборы. Правда, среди грузов, принадлежавших экспедициям, Андрею Георгиевичу удалось разыскать около пятнадцати более или менее пригодных батометров. Но эти батометры не имели термометров для измерения температуры воды на заданных горизонтах.

Для людей, не знакомых с глубоководными гидрологическими наблюдениями, следует пояснить, что эти «опрокидывающиеся» термометры отнюдь не похожи на те, с которыми приходится иметь дело в общежитии. Их в особой раме прикрепляют к батометру и опускают на тонком тросике на

желаемую глубину. Здесь ртуть в капилляре подымается или опускается по общему закону. По прошествии 8—10 минут, когда термометр воспримет температуру окружающей воды, по тросику посылается особый грузик-почтальон, переворачивающий батометр вместе с прикрепленными к нему термометрами. Батометр при этом закрывается, а в термометре у специального сужения ртуть обрывается и стекает в нижнюю часть капилляра. Высота оторвавшегося столбика ртути, понятно, пропорциональна температуре, наблюдавшейся на данной глубине. Термометры эти очень хрупки и нежны и дают возможность определять температуру с точностью до одной сотой градуса. И хотя Андрею Георгиевичу удалось найти в ящиках около пятидесяти таких приборов, только четыре из них оказались исправными.

Конечно, можно было бы начать работу и с четырьмя батометрами. Но у нас не было ни лебедок, ни тросов, с помощью которых можно было бы опускать батометры на большую глубину. Все же мы внесли в свой план и эти измерения, учитывая их научное значение. И я и мои помощники уже достаточно хорошо знали нашу машинную команду: если о тульских кузнецах говорили, что они способны блоху подковать, то наши мастера были способны почти на такую же работу. После кропотливых расчетов решили, что многое из недостающего оборудования, хотя и с трудом, удастся сделать своими силами. С благодарностью можно отметить, каким незаменимым для меня помощником в руководстве научными работами оказался Андрей Георгиевич Ефремов.

Когда я свел воедино все наши проекты, получился весьма солидный план, подстать серьезной научной экспедиции. Привожу его здесь полностью, чтобы показать во всем объеме, какие задачи наш коллектив добровольно поставил перед собой.



«ПЛАН НАУЧНЫХ РАБОТ В ДРЕЙФЕ НА Л/П «СЕДОВ» В 1938 ГОДУ

Метеорологические наблюдения

1. Через каждые два часа ведутся наблюдения за:
   а) температурой воздуха в срок наблюдения;
   б) максимальной температурой между сроками;
   в) минимальной температурой между сроками;
   г) барометрическим давлением в срок по двум анероидам;
   д) направлением и силой ветра (анемометром Фуса);
   е) облачностью;
   ж) горизонтальной видимостью.

2. Метеорологическую вахту несут: Бадигин, Ефремов, Соболевский, Буйницкий.

3. Наблюдения проводятся в нечетные часы по поясному времени.

4. Раз в сутки, в 0 часов по поясному времени, производится измерение количества выпавших осадков. Измерение осадков производят Бадигин и Шарыпов.

5. Непрерывно работают самописцы давления, температуры, влажности.

6. В сроки 1 час, 7 часов, 13 часов и 19 часов на самописцах производятся отметки.

7. Общее наблюдение и уход за самописцами (смена лент, завод) ведет Буйницкий.

8. Во время метеовахты ведутся наблюдения за полярными сияниями.

Астрономические наблюдения

1. Астрономические наблюдения для определения места корабля производятся так часто, как позволяет наличие светил (не чаще двух раз в сутки).

2. Для определения широты и долготы производится не менее трех наблюдений.

3. Необходимо иметь в виду, что даже одна линия положения является весьма ценной.

4. Наблюдения производятся универсальным десятисекундным прибором Керна.

5. Наблюдения ведет Буйницкий.

Магнитные наблюдения

1. Через 12—15 миль дрейфа производятся магнитные наблюдения для определения склонения, горизонтальной составляющей силы земного магнетизма и наклонения.

2. Примерно через 30 миль проводятся суточные серии наблюдений склонения. Магнитные наблюдения производятся универсальным магнитометром «Комбайн» № 17.

3. Не реже чем через 2—3 дня (в зависимости от наличия светил) производятся определения поправки главного компаса.

4. Магнитные наблюдения ведет Буйницкий.

5. Одновременно с наблюдениями склонения ведутся определения поправки главного компаса пятидюймового «ГУ», свободного от действия судового железа. Наблюдения ведет Ефремов.

Гравитационные наблюдения

1. Через 15—20 миль дрейфа производятся гравитационные наблюдения маятниковым прибором Венинга Мейнеса.

2. Гравитационные наблюдения приурочиваются к измерению глубин. Наблюдения ведет Буйницкий.

Гидрологические работы

1. Через каждые 10 миль дрейфа производится взятие проб поверхностных слоев воды.

2. Через 20—25 миль проводятся глубоководные наблюдения. Наблюдения ведутся Ефремовым.

Наблюдения за жизнью льда

1. Через каждые десять дней, а именно 10, 20 и 30-го числа каждого месяца, производится сверление льда происхождения 1937 и 1936 годов.

2. Через каждые три дня производится сверление льда происхождения 1938 года. После достижения льдом образования 1938 года толщины 1 метра сверление его производится также через десять суток.

3. Наблюдения за льдом ведет Бадигин.

4. Наблюдения за подвижками, торошением льда и т. д. ведут вахтенные начальники.

При производстве всех вышеуказанных работ каждому ответственному за ту или иную работу помогают прикрепленные к нему вахтенные:

Бадигину — Шарыпов,
Ефремову — Гетман,
Соболевскому — Буторин,
Буйницкому — Гаманков.

Капитан л/п «Георгий Седов» *К. Бадигин*».

После обсуждения на общем собрании экипажа план был вывешен в кают-компании на видном месте.

Что должны были дать все эти исследования?

Метеорологические наблюдения—иными словами, наблюдения над состоянием погоды — проводятся во многих тысячах пунктов земного шара. Четыре раза в сутки сведения о давлении и температуре воздуха, направлении и силе ветра, облачности, видимости и осадках передаются метеорологическими станциями по радио в центральные институты погоды. На основании этих данных составляются синоптические карты, показывающие перемещение воздушных масс, возникновение циклонов и антициклонов и т. д. Они позволяют предсказывать погоду, предупреждать о наступлении засушливых и дождливых периодов, делать выводы, имеющие крупное народнохозяйственное значение.

Однако Центральный Арктический бассейн, площадью свыше 5 000 000 квадратных километров, лишен таких наблюдательных постов. Самая северная в мире метеостанция по-

строена на острове Рудольфа (81°48′,0 северной широты и 57°57′ восточной долготы) и принадлежит СССР. Естественно, что от нас, проникших в более высокие широты, ждали метеосводок с особенным интересом: они должны были многое объяснить и рассказать ученым.

Но этого мало. Метеонаблюдения, производившиеся нами, имели не только утилитарное, практическое значение. Проводя их не четыре раза в сутки, как обычно, а втрое чаще, мы собирали для науки богатый фактический материал для проверки созданных ею гипотез и теорий о метеорологических явлениях в центре Арктики. Ведь со времени экспедиции Нансена почти никаких сведений о погоде в Центральном бассейне Арктики не имели.

Мы же вслед за станцией «Северный полюс» получали возможность вести такие наблюдения на протяжении очень длительного периода.

Астрономические наблюдения, которые мы могли производить с большой точностью усовершенствованными приборами, должны были обеспечить абсолютно верное отражение движения корабля, уносимого льдами. Кстати сказать, за время дрейфа нам удалось провести свыше 400 астрономических определений—вдвое больше того, что было сделано на «Фраме», причем определение долготы было более точным, так как мы имели возможность регулярно сверять свои хронометры по радио с Москвой и иностранными станциями. Эти определения имели большое значение для вывода законов движения льдов в Центральном Арктическом бассейне. Кроме того, они придавали особую ценность всем научным работам, которые мы вели: всякое наблюдение только тогда интересно для науки, когда точно известны координаты места, где оно производилось.

Магнитные наблюдения также весьма ценны. Как известно, магнитные полюсы не совпадают с географическими. Кроме того, магнитные силы Земли не только имеют разную величину и направление в различных частях земного шара, но и распределены на его поверхности неравномерно. Казалось бы, стрелка компаса должна указывать на магнитный полюс северного полушария, находящийся на северо-востоке Канады (на полуострове Бутия — 70°30′,0 северной широты и 95 30′ западной долготы). Однако она направлена по магнитным меридианам, изображающимся на земной поверхности искривленными линиями.

Угол между географическим и магнитным меридианами называется склонением магнитной стрелки, и, чтобы пользоваться магнитным компасом, необходимо знать величину этого склонения в каждом данном районе. При этом следует

иметь в виду, что склонение магнитной стрелки подвержено изменениям во времени — суточным, годовым и вековым, которые также требуют изучения.

Особенно непостоянно поведение магнитной стрелки в Арктике и Антарктике. В науке существует теория, согласно которой, кроме основных магнитных (внутренних) полюсов, есть добавочные (внешние), также расположенные в высоких широтах, причем как основные, так и добавочные полюсы не стоят на месте, а слегка перемещаются.

Если учесть, что до сих пор более 4 миллионов квадратных километров Арктики никто и никогда не посещал, то станет ясно, какое большое значение приобретали наши наблюдения над поведением компаса, — мы производили их в этих широтах впервые. При помощи усовершенствованных приборов мы могли с исчерпывающей точностью определить в каждом избранном нами пункте склонение магнитной стрелки, ее наклонение, то-есть угол между магнитной стрелкой и горизонтальной поверхностью, и, наконец, суточные изменения склонения и наклонения.

Значительный интерес представляли наблюдения во время магнитных бурь, вызывающих быстрые и неправильные колебания стрелки.

Много нового для науки должны были дать гравитационные измерения, определяющие ускорение силы тяжести в различных точках земной поверхности. Дело в том, что сила тяжести в разных местах земного шара не одинакова. Во-первых, Земля, вопреки обыденным представлениям, не является шаром, а представляет собой геоид, напоминающий эллипсоид вращения; поперечник Земли у экватора примерно на 43 километра больше, чем между Южным и Северным полюсами. Поэтому чем ближе к полюсу, тем ближе к центру Земли.

Во-вторых, земная кора весьма неоднородна по плотности: в одном месте — океан, в другом — материк. Сами материки сложены из разных по плотности пород. Эта неравномерность также отражается на ускорении силы тяжести.

Конечно, отклонения силы тяжести ничтожны по своим размерам. Однако для науки это имеет большое значение: на основании измерений силы тяжести в различных пунктах можно вычислить точную форму Земли и определить строение земной коры.

Экспедиция Нансена произвела всего лишь несколько гравиметрических наблюдений, причем сама техника в те времена была крайне несовершенной. Станция «Северный полюс» провела целую серию таких исследований. Нам предстояло продолжить их и, таким образом, дать науке точную картину

распределения силы тяжести на огромном протяжении — от берегов Сибири до Гренландского моря.

Особенно важны были гидрологические наблюдения. Как известно, между Северным Ледовитым и Атлантическим океанами существует интенсивный водообмен. По образному определению океанографа Мори, в Атлантике «есть особенное течение. Оно не иссякает, хотя бы все около него иссякло, не выходит из берегов, хотя бы поднимали его огромные волны. Края его, дно его состоят из холодной воды, но сам ток тепел. Исток его — Мексиканский залив; устье — в Арктическом море. Это Гольфстрим. В море нет другого тока воды, который превосходил бы его величественную массу. Бег его быстрее Миссисипи и Амазонки, объем его в тысячу раз больше каждой из них».

Подсчитано, что Гольфстрим ежегодно посылает в Арктику около 150 000 кубических километров теплой воды. В то же время холодная вода из Арктики устремляется в Атлантику, унося с собою льды и разгружая от них Центральный Арктический бассейн. Благодаря такому интенсивному водообмену одна пятая часть поверхности Ледовитого океана ежегодно освобождается от ледового покрова.

Для науки очень важно уточнить процессы этого водообмена, исследовать распределение теплых вод в Арктике, установить зависимость между ним и ледовитостью Центрального Арктического бассейна. Особый интерес эти вопросы приобретают в связи с потеплением Арктики, признаки которого наблюдаются с 1920 года. Станции «Северный полюс» удалось проследить распространение теплых атлантических вод, приносимых Гольфстримом, в районе Северного полюса. Собирая пробы воды с различных глубин от поверхности, определяя их температуру и соленость, мы могли продолжить эти интереснейшие исследования, имеющие исключительное значение в деле освоения Арктики.

Наконец наблюдения над жизнью льда должны были установить связь между потеплением Арктики и состоянием ледяного покрова: его толщиной, процессами становления и намерзания и т. д.

Таким образом, намеченная нами программа исследований была обширна и интересна. Но она требовала существенного напряжения всех сил экипажа. Тут-то и сказались счастливые особенности социалистической системы, воспитывающей людей в духе коллективизма и готовности отдать все силы на общее дело, — не для одиночки-исследователя, а для всего народа.

15 октября собрались на производственное совещание все зимовщики. На повестке дня стоял лишь один вопрос: орга-

На первомайскую демонстрацию вышел весь маленький экипаж ледокольного парохода...

низация научных работ. Я рассказал о том, какие огромные надежды возлагают на нас советские ученые, как велика наша ответственность перед родиной за проведение исследований, подробно изложил план. Все слушали с огромным вниманием, словно речь шла о чем-то самом близком и важном для каждого из них.

Когда Буйницкий упомянул, что ему трудно выполнять дневальство из-за большой загрузки научной работой, я предложил разделить астрономические и магнитные наблюдения между ним и Андреем Георгиевичем. Однако Буйницкий сам запротестовал против такой «скидки». И такое отношение к научной работе, как к родному, кровному делу, было характерно для каждого. Ни один человек не заикнулся о том, что научные наблюдения представляют собой добавочную и трудную нагрузку, которую члены экипажа по морскому уставу вовсе не обязаны нести. Зато меня засыпали вопросами о том, что и как необходимо сделать для того, чтобы поскорее приступить к осуществлению плана.

Нам предстояло вести научные наблюдения в течение длительного — быть может, даже очень длительного — времени. Поэтому следовало организовать их основательно и солидно. Здесь-то и представлялся самый широкий простор для творческой деятельности и изобретательности членов нашего экипажа.

Можно было бы привести десятки примеров поистине трогательной заботливости моряков «Седова» об успешной подготовке к научным работам. Уже на производственном совещании люди начали вполголоса переговариваться друг с другом, условливаясь о том, какую работу взять на себя. Положили почин этой творческой самодеятельности Буторин и Гаманков. Когда совещание шло уже к концу, Буторин неожиданно попросил слова и коротко сказал:

— Мы вот тут с Гаманковым обговорили, — он сделал рукой широкий округлый жест. — Сделаем, стало быть, трос для глубоководной лебедки. У нас там есть подходящие концы. Вот и расплетем...

Потом Алферов заявил, что он сумеет смастерить металлический стакан для измерения осадков. Машинная команда взялась оборудовать лебедку.

Так в дружной коллективной работе развертывалась подготовка к серьезнейшим научным исследованиям, которыми мы хотели ознаменовать дрейф своего корабля. Для того чтобы дать более полное представление об этом интереснейшем периоде нашей работы, я приведу несколько страничек из своего дневника, относящихся к описываемым здесь событиям:

«16 октября. 84°02′ северной широты, 133°22′ восточной долготы. Отмечаю выдающееся событие: сегодня в Центральном Арктическом бассейне взята гидрологическая станция № 1. Первые три сосуда, наполненных водой, которая взята с глубин 50, 100 и 150 метров, запечатаны, зарегистрированы и спрятаны. Соответствующие температуры отмечены в специальном журнале научных наблюдений. Одним словом, все, как в приличной ученой экспедиции, за исключением того, что... в проведении гидрологической станции не участвовал ни один ученый.

Теперь расскажу все по очереди. Вчера прорубили во льду майну и притащили к ней с корабля вьюшку от лота Томсона. С великими предосторожностями (не утопить бы!) прицепили к тросу наши драгоценные батометры и начали брать пробы. Опускали трос с таким расчетом, чтобы взять воду одновременно с трех горизонтов. Когда достигли нужной глубины, послали по тросу «почтальона» — грузик, который должен перевернуть батометры, чтобы они наполнились водой. Все прошло прекрасно: батометры сработали, как надо, термометры зафиксировали температуру. Плохо только, что «почтальон» капризничает: трос обмерзает, и поэтому грузик застревает.

Пробным измерением командовал Андрей Георгиевич, а ассистентами у него были Буторин и Шарыпов. Надо было видеть их лица в тот момент, когда из воды появились и перевернутые и закрытые как следует батометры!

Сегодня над майной раскинули палатку и внутри нее установили столик. Получился целый гидрологический кабинет. В 15 часов тот же самый научно-исследовательский коллектив повторил взятие станции, и на этот раз уже, так сказать, «набело». Станция отмечена в судовом журнале. С нее мы начинаем счет научных наблюдений по программе-максимум, одобренной нашим производственным совещанием.

Вечером для поднятия духа устроил маленький торжественный ужин в честь наших пионеров гидрологии — Ефремова, Буторина и Шарыпова.

17 октября. 83°57′,5 северной широты, 133°20′ восточной долготы. Победа за победой: сегодня закончили строительство метеорологической будки, которую соорудили по всем правилам искусства Буторин и Гаманков.

До сих пор удавалось определять температуру воздуха только с помощью психрометра Ассмана. Мы не имели возможности определять минимальную и максимальную температуры за время метеовахты, не наблюдали за влажностью воздуха. Между тем эти определения крайне необходимы.

Дней десять назад я разыскал в книге «Руководство для метеонаблюдений» эскиз метеобудки, устанавливаемой на всех станциях, ведущих исследования погоды. В такой будке с четырех сторон устроены деревянные жалюзи, для того чтобы внутри нее воздух не застаивался и сохранял ту же температуру и влажность, что и снаружи. В будке размещаются все необходимые для наблюдений приборы.

Сделать ее своими силами не так легко, — для этого нужно иметь не только чертежи, но и квалифицированных столяров. Все же я пригласил к себе в каюту Буторина и Гаманкова, показал им рисунок, объяснил, зачем нам такая будка нужна, и спросил:

— Сумеете сделать?

Наши мастера повертели книжку в руках, подумали и ответили:

— Надо попробовать...

Назавтра я нашел свежеиспеченных столяров в холодном твиндеке. Пристроив в одном из углов нечто вроде верстака, они прилежно строгали дощечки от ящиков, приготовляя тонкие планочки для жалюзи.

Несмотря на все их усердие, дело подвигалось вперед довольно медленно. Тогда я посоветовал Буторину заменить деревянные планки обрезками фанеры. Распиливать фанеру было легче, чем превращать доски в тончайшие планочки.

И вот сегодня на палубе торжественно водружена новая будка. Она окрашена серой краской, старательно отделана, и ее трудно отличить от фабричной. Буйницкий внутри этой будки разместил два больших ртутных термометра, показывающих температуру с точностью до 0,1 градуса, спиртовой минимальный термометр, отмечающий минимальную температуру за время вахты, и максимальный термометр, указывающий максимальную температуру за это же время. Кроме того, в будке устанавливаются термограф и гигрограф — самопишущие приборы, непрерывно фиксирующие изменения температуры и влажности воздуха.

Решили провести в будку электрическое освещение от аккумуляторов. Одним словом, сооружается целый дворец метеорологии! И все это делается прямо-таки из ничего.

19 октября. 83°57′,2 северной широты, 133°08′ восточной долготы. Неутомимые Буторин и Гаманков честно выполняют свое обязательство — плетут линь для глубоководных промеров. Они выбрали наиболее прочные швартовные концы, перетащили их в твиндек, растянули и начали разматывать. Две пряди сматывают в бухты, а остальные спускают в трюм: потом дойдет и до них очередь.

Если учесть, что сегодня температура упала до 23 градусов мороза, что твиндек не отапливается и что работать приходится в темноте, то нетрудно представить, насколько мало удовольствия получают Буторин и Гаманков от этой работы. Все же они почти не вылезают из твиндека и упрямо трудятся.

Шарыпов и Гетман под руководством Андрея Георгиевича вморозили в лед колья, расстояние между которыми будет служить эталоном длины для измерения будущего линя. Для начала размотали трос с барабана швартовной лебедки, которая служила на «Садко» для подсобных гидрологических наблюдений. На нем оказалось 1 500 метров троса толщиной в 2 миллиметра и 900 метров толщиной в 3 миллиметра. Маловато! Нам нужен линь по крайней мере в 5 000 метров длины. К тому же трос, смотанный с барабана, очень истрепан и, того и гляди, оборвется.

Пока Ефремов, Шарыпов и Гетман возились на льду, их меховые костюмы, шапки, воротники покрылись пушистым инеем. Толстый слой инея покрыл весь корабль, — воздух влажен, и мороз сушит его.

20 октября. Трофимов, Токарев, Алферов и Недзвецкий заканчивают оборудование механической мастерской. Для этого они разобрали переборку между каютами повара и буфетчика. В будущей мастерской устанавливается мотор «Червоный двигун». Здесь же будут производиться механические работы, — все-таки в каютах много теплее, чем в железном трюме.

Андрей Георгиевич поглощен конструкторскими расчетами — вдвоем с ним готовим проект глубоководной лебедки, которую с завтрашнего дня начнут сооружать наши механики. Пока что у нас есть старая швартовная вьюшка, и нам остается то, о чем портные говорят: «пришить к пуговице костюм». Нам нужно рассчитать крепость лебедки и соответственно укрепить взятую в основу швартовную вьюшку, рассчитать необходимую мощность, подобрать электродвигатель, соорудить фундамент, рассчитать и подогнать шестеренную передачу от мотора к лебедке, сконструировать специальное приспособление, которое даст нам знать о том моменте, когда груз коснется дна океана; наконец соединить это все вместе и привести в действие.

Экипаж единодушно решил приурочить начало глубоководных измерений к двадцатилетию ленинско-сталинского комсомола. Это будет наш общий подарок родине.

Андрей Георгиевич очень увлечен техникой подсчетов — он любит эту работу. В прошлую зимовку, используя свободные часы, он ухитрился рассчитать даже... подшипники

для земной оси: с совершенно серьезным видом он определил нагрузку на эти подшипники, их размеры, материал, из которого их следует сделать, и т. д.

По сравнению с таким агрегатом наша лебедка выглядит значительно скромнее, и я начинаю верить, что час, когда мы начнем глубоководные измерения, уже близок.

21 октября. Сегодня на производственном совещании обсуждалось устройство глубоководной лебедки. Я огласил результаты наших расчетов. Трос длиной в 4 километра будет весить вместе с батометрами и грузом около 170 килограммов.

В качестве электромотора можно приспособить аварийную динамо, ту самую, которая работала от дизеля. Шестерни придется снять со швартовной кормовой вьюшки, а также с токарного станка. Таким образом, выходит, что нам удастся кое-что скомбинировать.

Некоторые механики сомневались в успехе нашей затеи. Но Дмитрий Григорьевич Трофимов поддержал проект силой своего двойного авторитета — старшего механика и парторга, и машинная команда взялась за работу.

Буторин и Гаманков подготовили место для установки лебедки на кормовых рострах. Отсюда трос протянем через блок, укрепленный на шлюпбалке.

После обеда мы втроем уходили на лед — сверлить ледяные поля для измерения их толщины и определения температуры поверхностного слоя воды под ними.

Работали четыре часа. Просверлили четыре отверстия в двухлетнем и годовалом льду, а также во льду зимнего образования и молодом. Труднее всего сверлить двухлетнее поле, — его толщина сейчас около 150 сантиметров.

Все данные измерений занес в особый журнал наблюдений над жизнью льда.

22 октября. Что ни день, то Буторин изобретает что-нибудь новое. Из него мог бы выйти прекрасный конструктор.

Сегодня возник вопрос о том, как защитить от завихрений стакан, служащий для сбора осадков. Если его попросту установить на столбе, то ветер либо выдует из него снег, либо, наоборот, набросает снегу туда больше, чем в среднем выпадает на единицу площади льда.

Для защиты этого прибора от завихрений обычно служит полый жестяной конус, охватывающий стакан и суживающийся книзу. Мы перерыли все свои запасы, но жести не нашли.

Как же быть? Не отказываться же от наблюдений над осадками? И Буторин предложил приготовить конус из... брезента. Он склепал два обруча — один шире, другой уже, —

соединил их распорками и натянул вокруг них брезент. Получилось то, что надо.

Гаманков сегодня занимался «живописью»: он старательно раскрасил рейки для измерения льда, точно обозначив деления.

Машинная команда продолжает оборудование глубоководной лебедки.

К счастью, льды пока что ведут себя смирно и не отвлекают от подготовки к научным работам. Только сегодня с утра было замечено несколько трещин, но корабль они не беспокоили...»

...К концу октября возле «Седова» вырос целый городок. Кочевавшее вместе с нами ледяное поле было освоено полностью. Мы знали на нем каждый бугорок и каждую ямку. Даже щенки Джерри и Льдинка теперь отваживались уходить в дальние экспедиции, к окраинам нашего ледяного «двора».

Эта широкая площадка неправильной угловатой формы имела около 700 метров в длину и 550 метров в ширину. За лето солнце, ветер и вода выровняли ее, и только в одном месте уцелел приметный старый торос высотою около 4 метров, — я всегда глядел на него с большим уважением, мысленно прикидывая, каким гигантом он был год назад, если даже после летнего таяния ему удалось сохранить столь почтенные размеры. По краям нашего поля тянулась невысокая торосистая гряда — свежий след последних подвижек.

Красноватый свет луны озарял возведенные нами сооружения. Центром ледового городка, без сомнения, можно было считать большую жилую палатку, раскинутую в 100 метрах от левого борта «Седова». Ее силуэт, темневший на льду, напоминал настоящий дом. Рядом с нею, метрах в 20—25 вправо, виднелась палатка поменьше, в которой была размещена аварийная радиостанция.

Налево от жилой палатки высилась аккуратно сложенная пирамида из бочек с бензином и керосином — аварийный склад горючего. Бочки эти уложили на доски. Тут же поблизости лежали мешки с углем и груда леса, предназначенного на дрова.

Под крутым откосом большого тороса, который отстоял на 75 метров от носа корабля, высилась вторая пирамида, сложенная из коробок, наполненных аммоналом. Противоположный скат служил «лыжной станцией»; любители этого вида спорта карабкались на самый верх тороса и оттуда во весь дух катились на лыжах вниз.

Немного ближе к судну, метрах в сорока, стояла палатка,

раскинутая над майной, прорубленной для взятия гидрологических станций.

В самом дальнем углу ледяного поля, почти у самой его границы, терялся во мраке маленький снежный домик Виктора Буйницкого — наш «магнитный хутор»: для производства магнитных наблюдений, как известно, необходимо удаляться возможно дальше от корабля, чтобы влияние судового железа не подействовало на показания приборов.

Буйницкому перед началом наблюдений приходилось выкладывать на снег подальше от домика все железные предметы, в том числе и карабин, который он брал на случай встречи с медведем.

Поэтому, как только в районе дрейфа были обнаружены медвежьи следы, я выделил из числа моряков несколько караульных, и они поочередно дежурили с карабином наготове у домика, пока Буйницкий делал наблюдения.

В 100 метрах от судна мы вморозили в лед столб высотой в 3,5 метра, на вершине которого был укреплен стакан для измерения осадков. Чтобы удобнее было доставать его, к столбу приделали лесенку. Наконец повсюду торчали снегомерные рейки, вехи, отмечавшие места, где был просверлен лед для измерения его толщины, и т. д. Дорожки, протоптанные на снегу, многочисленные лыжни довершали сходство нашего ледяного «двора» с обычным зимовочным пейзажем.

Но стоило отойти метров на пятьдесят подальше, и картина резко менялась: за грядой торосов, окаймлявшей поле, лежала мертвая безвестная пустыня, окутанная мраком и погруженная в безмолвие. Мы остерегались пока что переступать ее рубежи.

Незаметно подошла годовщина дрейфа. Эта дата заслуживает того, чтобы о ней рассказать более подробно..

ГОЛОС РОДИНЫ

Как ни был наш коллектив занят текущей будничной работой, подготовку к празднованию годовщины дрейфа мы начали заблаговременно и вели очень обстоятельно. Каждый понимал, что эта дата является каким-то значительным рубежом, днем больших итогов.

Хотелось подсчитать сделанное за год, найти упущенное, спросить самих себя: все ли вы сделали, что могли сделать? Как вы прожили этот год? Что дал он вам? Выросли ли вы хоть немного, или остались такими же, как были?

Весь коллектив спешил перед годовщиной дрейфа сделать еще больше, чем было сделано до этого.

Я, Буйницкий и Андрей Георгиевич углубились в подсчеты. Мы решили подвести некоторые, хотя бы самые общие, итоги за год. Получались довольно внушительные цифры. С того времени, как «Седов» совместно с «Садко» и «Малыгиным» вступил в неизведанный район, обозначавшийся на картах Арктики белым пятном, наш коллектив успел провести сотни ценных наблюдений.

Во-первых, с помощью 107 астрономических определений удалось точно нанести на карту линию самого дрейфа. За этот год мы продвинулись к северу более чем на 1 000 километров. Если же учитывать все сложные изгибы и петли, которые корабль проделал вместе с дрейфующими льдами, то общая длина пройденного пути достигала 3 000 километров. Начиная с апреля, «Седов» дрейфовал за 80-й параллелью, постепенно продвигаясь все дальше на северо-запад. К годовщине дрейфа он достиг 84°18′,5 северной широты и 133°58′ восточной долготы.

Во-вторых, участниками дрейфующей зимовки за этот год было проведено примерно около 100 измерений глубин до 3 000 метров, 8 измерений глубин свыше 3 000 метров, 31 магнитное наблюдение, сняты 34 гравиметрические записи, проведено 365 дневных наблюдений за жизнью и состоянием льда, свыше 1 000 метеорологических наблюдений. Кроме того, каждые десять дней определялась толщина льда, проводились регулярные наблюдения над поведением магнитного компаса и гидрологические работы. Часть этих исследований была проведена на «Садко», теперь же весь комплекс научных работ перешел к седовцам.

Год назад нас было двести семнадцать; теперь из этой армии зимовщиков осталось всего девять человек. Зато прибыло прекрасное пополнение — шестеро моряков «Ермака», добровольно разделивших с нами трудности дрейфа и на деле показавших выдержку и умение бороться с трудностями. Лучшей проверкой спаянности и сплоченности обновленного коллектива был памятный аврал 26—28 сентября, когда мы стояли на грани тяжелой катастрофы. Теперь, готовясь к празднованию годовщины дрейфа, мы с удовлетворением отмечали, что все пятнадцать членов экипажа блестяще выдержали эту проверку: ни у кого не сдали нервы. Выдержка, хладнокровие и самоотверженная работа всего коллектива дали прекрасные результаты: судно удалось отстоять.

Незадолго перед годовщиной дрейфа я прочел книгу Бэрда «Снова в Антарктике». Многое меня изумило в этой книге: насколько разобщены и узко-эгоистичны были участники экспедиции. В книге так характеризуется душевное состояние зимовщиков:

«Стужа, казалось, способствовала окаменелости духа...

Сонный и продрогший дежурный по кухне, приступая к исполнению своих обязанностей, находил печку погасшей, снеготаялку замерзшей, котел для воды пустым и полки, уставленные до потолка грязной посудой, беспечно оставленной полунощными едоками. Начиная с заместителя начальника, мы все поочередно дежурили, поэтому каждое утро из кухни раздавались свежие выкрики возмущения и гнева, не дававшие, увы, никаких положительных результатов, ибо, как и следовало ожидать, все оставалось по-старому. Хотя благодаря радио мы и находились в курсе всех мировых событий, ничто как будто не производило на нас особенно сильного впечатления. Обычно все, что выходило за пределы наших личных интересов, нас мало трогало и не казалось нам особенно существенным.

Однажды в кухне начался пожар. Дежурные Раусон и Пейн продолжали невозмутимо мыть посуду, не выказывая ни малейшего интереса к усилиям повара затушить огонь, хотя они сами уже наполовину задохнулись в дыму. Носясь по комнате и совершенно безуспешно действуя огнетушителем, Карбонэ в большом волнении набросился на дежурных и осведомился, собираются ли они, чорт побери, что-нибудь предпринять.

— Это не наше дело, — хладнокровно промолвил Раусон.

— Что не ваше дело? — вскричал повар.

— Тушить пожары, — объяснил Раусон.

— Разумеется, — подтвердил Пейн, — дежурные по кухне обязаны лишь мыть посуду и накрывать на стол. Все остальное должен делать повар. Приказ номер пять, параграф первый...»

Эти строки меня так поразили, что я выписал их и, собрав весь экипаж, прочитал вслух. Люди внимательно выслушали и с изумлением осведомились: неужели это взято из рассказа об экспедиции, а не из фельетона? Я показал книгу Бэрда, и сомнений больше не осталось.

Отправляясь в свою первую антарктическую экспедицию, Бэрд среди других грузов предусмотрительно захватил дюжину прочных смирительных рубах, а также два нарядных гроба, обитых шелком и снабженных серебряными дощечками, на которых оставалось выгравировать фамилии их будущих владельцев.

Как чужда нам психология людей капиталистического мира, где единственной движущей силой являются личные интересы!

В советских экспедициях оптимизм, вера в победу и сплоченность наших людей служат наилучшей гарантией от тос-

ки и полярного безумия. И как ни различны были характеры и темпераменты, собранные в нашем коллективе, нам удалось наладить в труднейшей обстановке ледового дрейфа дружную и осмысленную жизнь.

Этот год многое дал каждому. Мы окрепли физически и морально. Расширился круг знаний и опыта. Почти каждый выдвинулся на более ответственный пост: я был вторым штурманом на «Садко» — стал капитаном «Седова»; Дмитрий Григорьевич Трофимов был четвертым механиком «Ермака» — стал старшим механиком и парторгом «Седова»; Андрей Георгиевич Ефремов был руководителем практики студентов на «Малыгине» — стал старпомом корабля; Сергей Дмитриевич Токарев был старшим машинистом «Садко» — стал вторым механиком «Седова»; Всеволод Степанович Алферов был машинистом — стал третьим механиком; Николай Сергеевич Шарыпов был кочегаром — стал машинистом; Дмитрий Прокофьевич Буторин был матросом — стал боцманом. Остальные члены экипажа также значительно повысили свою квалификацию за этот год и вооружились опытом.

Нужно ли доказывать, что на борту «Седова» жизнь не могла ограничиться узким мирком пятнадцати человек? Наоборот, интерес наших людей ко всему, что происходило за пределами корабля, на далеком материке, возрастал. Каждое событие в международной политике, каждый новый успех в советском строительстве, каждый новый рекорд стахановцев вызывали оживленный обмен мнений и находили живой отклик на корабле.

Благородная потребность в творческой деятельности ширилась на «Седове» с той же закономерностью, что и на Большой советской земле.

Я уж не говорю об огромной творческой работе, которая велась, так сказать, «на производстве», — изобретательские идеи возникали и в каютах, и в кубрике, и даже в камбузе в таком количестве, словно у нас работало мощное конструкторское бюро. Но и в быту непрерывно появлялись новшества.

Вдруг наш радист Николай Бекасов решает изучать английский язык. Он достает у Шарыпова, который по совместительству выполняет функции заведующего библиотекой, учебные пособия и все свободное время зубрит глаголы, приставки и спряжения: он хочет к концу дрейфа научиться читать и говорить по-английски.

Повар Павел Мегер увлекается рисованием. Его альбом испещрен зарисовками из жизни в ледяной пустыне. Механик Всеволод Алферов мечтает написать книгу и с этой целью ведет подробный дневник.

Почти все мы стали страстными фотолюбителями. Кроме того, в часы досуга, когда это позволяла погода, устраивали лыжные вылазки, катались на коньках: уроженец Одессы, Павел Мегер до прихода на «Седова» ни разу не становился на лыжи и поэтому всегда отставал от нас. Я взял над ним шефство, обучил его нескольким нехитрым приемам лыжного бега, и теперь он не хуже других скатывается с большого тороса.

Такому ровному, бодрому состоянию духа немало способствовало то, что нам с первых же дней второй зимовки удалось установить относительно сносные бытовые условия.

Эти условия не имели ничего общего с трудной обстановкой первой зимы. Тогда на кораблях жило 217 человек. Поэтому неизбежно нехватало топлива, теплой одежды, керосина для освещения кают. Теперь наши жилые помещения не уступали иной полярной станции. Даже в каютах доктора, Алферова и Недзвецкого, которые считались наименее теплыми, температура не опускалась ниже 14—15 градусов тепла.

Раз в пять дней проводилась генеральная уборка: мы все чистили, мыли, матрацы и одеяла выносили на лед для проветривания.

Раз в десять дней топилась баня — благо, мылом мы были обеспечены, по крайней мере, на восемь лет.

Одним словом, к годовщине своего ледового дрейфа мы подходили с неплохими итогами, и у нас было что сказать на предстоящем торжественном вечере. Было о чем написать в газеты, которые за два-три дня до годовщины буквально бомбардировали нас «молниями», требуя статей, очерков и корреспонденций. Мимоходом замечу, что авторы этих запросов, видимо, не совсем точно представляли себе обстановку нашего дрейфа, предполагая, что мы можем отдавать литературному творчеству целые дни: каждой газете требовалась обязательно «подробная и обстоятельная» статья и обязательно «немедленно». Если же мы не успевали присылать немедленно, то нас беспощадно подгоняли новыми «молниями». Одна почтенная столичная газета ухитрилась оказать давление на автора этих строк не только через руководство Главсевморпути, но даже... через семью.

Я получил от жены телеграмму:

«Вышли, пожалуйста, статью поскорее. Очень настаивают...»

Уже за декаду до годовщины мы почувствовали, что этот день не пройдет незамеченным и на Большой земле. Узкие рамки скромного праздника пятнадцати моряков, затерянных в ледяной пустыне, расширялись: к нам прибывали приветствия из самых дальних углов СССР.

Вдруг прибыла такая телеграмма:

«Пионеры школы № 152 города Ташкента хотят стать такими, как вы. Телеграфьте эпизоды дрейфа оглашения сборе».

Потом радисты приняли сообщение из Владивостока:

«Краснофлотцы энской части салютуют флагу СССР, который вы с честью пронесли самые северные широты мира».

Были и такие телеграммы:

«Молниируйте, куда обратиться, чтобы сменить вас полярной вахте...»

Дальше шло десять-пятнадцать подписей.

Из Всесоюзного радиокомитета сообщили, что 23 октября специально для нас устраивается радиопередача.

Больше того, нам предложили дать заявки, что именно хотел бы слышать каждый из нас.

Тут уж поднялся целый переполох. Это предложение было настолько неожиданным, что культработник нашего месткома — все тот же неутомимый Николай Шарыпов — даже немного растерялся.

В кубрике начались разговоры и совещания. Коллективно вспоминали фамилии композиторов, названия музыкальных произведений, — не так уж часто нашим механикам и матросам удавалось быть в опере и в консерватории, хотя музыку любили все, любили так страстно, что все сто пластинок нашего патефона были известны наизусть.

В конце концов наша коллективная заявка была написана. Хотя она выглядела довольно пестро, зато ее составляли от всей души.

Я попросил, чтобы у микрофона были исполнены баллада Рубинштейна «Перед воеводой молча он стоит» и вальс из оперетты «Корневильские колокола». Доктор хотел прослушать свою любимую арию Ленского из «Евгения Онегина» и «Музыкальный момент» Шуберта. Андрей Георгиевич представил заявку на арию Томского из «Пиковой дамы» и «Балладу о блохе». Токарев просил исполнить арию князя из «Русалки» и «Жаворонка» Глинки. Буторину хотелось услышать жалобную русскую песню «Алые цветочки», а Мегер захотел во что бы то ни стало послушать грузинскую народную песню «Сулико». Наконец Трофимов просил организовать выступление Краснознаменного ансамбля песни и пляски под управлением профессора Александрова.

Когда все заявки были отосланы, все статьи написаны и отправлены, все итоги подведены, нам осталось выполнить наименее сложную часть предъюбилейных приготовлений: выработать распорядок праздника.

Так как работы по подготовке глубоководных измерений у нас все еще оставалось очень много, а поставленный нами срок — двадцатилетие ВЛКСМ — уже приближался, я решил не терять попусту целый день, тем более, что 23 октября приходилось на канун выходного. Поэтому празднование годовщины было отложено на вечер, после окончания работы. В 20 часов было назначено торжественное собрание, к которому я подготовил небольшой доклад об итогах нашей работы за год. Вслед за этим в программе значились парадный ужин, вечер самодеятельности, а в 1 час ночи по местному времени (оно сильно разнилось от московского) радистам было поручено включить репродукторы: родные и близкие голоса родины должны были донестись к нам в самом разгаре праздника.

Следует сказать здесь несколько слов о приготовлениях к нашему парадному ужину. У меня сохранилось праздничное меню, тщательно выписанное рукою доктора, в нарядной рамке, разрисованной цветными карандашами. Глядя на него, я вспоминаю, с каким старанием мы втроем — я, доктор и Андрей Георгиевич — подыскивали среди продовольственных запасов что-нибудь такое, что могло бы потрясти воображение наших товарищей. Эти старания в конце концов увенчались успехом. Вот как выглядело наше праздничное меню:

Ужин

1. Пирожки мясные.
2. Холодец свиной.
3. Селедка с гарниром.
4. Кильки.
5. Шпроты.
6. Колбаса брауншвейгская.
7. Сыр.
8. Севрюга в томате.
9. Сардинки.
10. Корнишоны.

Десерт

1. Пирожное «Наполеон».
2. Печенье «Попурри».
3. Варенье «Чернослив», «Абрикос», «Черешня».
4. Шоколадные конфеты «Дерби», «Лебедь», «Теннис».
5. Какао.
6. Кофе.
7. Чай со свежим лимоном.
8. Шоколад «Миньон» и «Стандарт».

Правда, продукты, из которых приготовлялся наш парадный ужин, были не первой свежести, — большинство из них уже полтора года путешествовало вместе с «Седовым». Но мы не привыкли считаться с такими мелочами. Александр Александрович Полянский с помощниками в великой тайне составлял по своим рецептам карту напитков. Они кипятили ароматные сиропы, полученные из засахаренных лимонов, черники, кофе и даже... витаминного гороха. Все это комбинировалось с разными дозами спирта, и в конце концов получались такие удивительные напитки, как ликер «84-я параллель»,

«Витаминная горькая» или «Ликер ААП», название которого довольно прозрачно замаскировывало инициалы изобретателя...

И вот наступило долгожданное 23 октября. Этот день начался, как обычно: вахтенный разбудил людей, мы позавтракали и разошлись по судовым работам. Машинная команда продолжала готовить лебедку для глубоководных измерений. Буторин и Гаманков возились на льду, устанавливая прибор для измерения осадков. Радисты заряжали аккумуляторы от аварийной динамомашины. И только праздничные флаги, развевавшиеся над кораблем, напоминали о том, что этот день не такой, как все.

В 17 часов 30 минут судовые работы были закончены. Люди разошлись по своим каютам, чтобы немного отдохнуть и привести себя в порядок. Возник большой спрос на горячую воду, мыльный порошок для бритья, нитки, иголки. Из рук в руки переходил утюг — драгоценный в наших условиях предмет, торжественно преподнесенный мне перед отлетом последнего самолета хозяйственным буфетчиком «Седова» Иваном Васильевичем Екимовым, который проработал на нашем судне 23 года и очень неохотно расставался с ним, — только настойчивые предписания врачей заставили старика покинуть зимовку.

Из кают-компании доносился звон посуды, — там священнодействовал наш кок, которому помогал дневальный.

Я перелистал дневник научных наблюдений, выписал на отдельный листок несколько цифр для доклада, отправил очередные служебные телеграммы и вышел на палубу, чтобы посмотреть, не готовят ли нам льды какого-нибудь сюрприза в праздничную ночь.

Наступила уже ночная темнота. Звезды прятались в облаках. Поэтому даже в двух шагах от корабля почти ничего не было видно. Под ногами похрустывал снег. Свежий южный ветер пел свою заунывную песню. Он не менял своего направления уже трое суток, и теперь мы снова двигались прямо к северу. Но ледяные поля пока что вели себя спокойно, и звуков торошения не было слышно...

В кают-компании уже собрались аккуратно одетые, чисто выбритые и причесанные седовцы. Дмитрий Григорьевич Трофимов пришел в кителе, на котором поблескивал золотом и эмалью орден Трудового Красного Знамени, полученный им за сквозной поход с востока на запад по Северному морскому пути на ледоколе «Литке». Буторин ради торжественного дня достал из сундучка старательно сберегаемый им синий костюм. В новом костюме явился на вечер и доктор.

Верный своей традиции, он надел белый воротничок и галстук. Остальные также оделись возможно параднее — кто как мог.

У всех чувствовалось какое-то приподнятое, праздничное настроение. Вряд ли можно было предполагать в сумрачный вечер 23 октября 1937 года, когда наши корабли остановились в дрейфующих льдах далекого теперь от нас моря Лаптевых, что годовщина этого безотрадного вечера станет праздником для нас. Сколько тяжелых и удручающих мыслей приходило тогда в голову! Как трудно складывалась обстановка! Но ведь всякая победа только тогда по-настоящему радостна, если она досталась недаром. И теперь после долгого и трудного пути мы могли смело сказать себе: да, и на нашей льдине праздник...

Стрелка часов подошла к 20[1]. Я занял председательское место за столом и произнес речь о долге советского патриота. Напомнив о пройденном нами пути, я сказал, что мы вправе гордиться сделанным. Но ведь совершенно очевидно, что каждый честный гражданин СССР работал бы на нашем месте точно так же, как мы. Мы лишь выполняли свой долг, как выполняет его пограничник, который, не щадя своей жизни, бдительно охраняет границу, стахановец, который, не щадя своих сил, трудится над усовершенствованием производства, или деятель науки, который, не считаясь со временем, просиживает ночи напролет над смелым проектом, сулящим славу и могущество родине.

— Наша работа кое в чем напоминает и то, и другое, и третье, — говорил я: — нам приходится и вести оборону корабля от наступающих льдов, связанную с риском для жизни, и трудиться над техническими усовершенствованиями производства, и налаживать серьезную научную работу. Поэтому нам подчас приходится трудновато. Но ведь зато родина, партия, великий Сталин щедро вознаграждают нас своей признательностью и заботой, и эта забота согревает и окрыляет нас. Пожелаем же друг другу во втором году дрейфа работать еще дружнее, еще сплоченнее и плодотворнее!..

Мы налили вина в свои бокалы и подняли их за счастливую страну, где каждому дано право работать и созидать и где обеспечены все возможности для этой творческой работы, за советских патриотов, которые самоотверженно крепят могущество родины, и за самого большого и славного патриота — Иосифа Виссарионовича Сталина, у которого сотни миллионов людей учатся бороться с трудностями и побеждать их...

---

[1] На циферблате часов «Седова» имелось 24 деления.

Грянули аплодисменты, раздались приветственные крики,— весь наш экипаж бурно приветствовал вождя.

За столом мирно текла непринужденная дружеская беседа. Мы перебирали наиболее выдающиеся события минувшего года, мечтали о будущем, говорили о родных и близких, которые в эти часы вспоминали о нас теплым словом. Когда подходил очередной срок радиосвязи, дядя Саша отправлялся в свою рубку и некоторое время спустя возвращался оттуда с ворохом приветственных телеграмм.

В самый разгар вечера дядя Саша, с трудом сдерживая улыбку, заявил:

— Капитан, пожалуйте в рубку. Корреспондент новгородской газеты желает получить у вас интервью...

Все захохотали. Я невольно удивился: как он добрался до нас, новгородский корреспондент?

Все объяснилось очень просто. Предприимчивые работники редакции новгородской газеты завербовали в качестве специального корреспондента одного из радистов мыса Челюскин, своего земляка. Исполнительный полярник передал привет от своей редакции и потребовал от нас подробного отчета о том, как мы встретили юбилей...

Когда мы с Полянским вернулись в кают-компанию, веселье было в полном разгаре. Алферов и Шарыпов плясали «русскую», потом наши механики пели хором любимую песню Полянского «Раскинулось море широко», потом кто-то опять плясал...

Но к часу ночи все утихло, и мы прильнули к репродукторам, — сейчас должна была начаться радиопередача из Москвы, посвященная дрейфу «Седова». И вот, наконец, хорошо знакомый голос диктора произнес:

«Начинаем передачу для экипажа ледокольного парохода «Георгий Седов».

Несколько часов продолжался праздничный концерт. Были выполнены решительно все наши заявки, за исключением одной: Краснознаменный ансамбль песни и пляски был далеко от Москвы, и устроители концерта извинились перед Трофимовым за то, что не могут выполнить его просьбу. Зато программа концерта была значительно расширена за счет дополнительных номеров, и мы просидели у репродуктора до половины четвертого утра.

Все расходились по своим каютам довольные и счастливые, полные радостного сознания тесной близости с родиной, дружеские голоса которой доносились к нам за тысячи километров. Что могло быть сильнее и ярче этого ощущения?

Но заботливая родина готовила нам еще один драгоцен-

ный подарок, который через несколько часов должен был еще глубже и значительнее взволновать нас...

М. И. Шевелев так описывает историю этого незабываемого внимания и заботы о нашем маленьком коллективе со стороны руководителей партии и правительства:

«По возвращении в конце 1938 года из похода на «Ермаке» мы с тов. Алексеевым были приняты товарищем Молотовым, которому доложили об итогах операции по выводу кораблей из ледового плена, о том, как после попыток буксировать ледокол «Седов» пришлось оставить его на зимовку. Товарищ Молотов подробно расспрашивал о людях «Седова».

Ночью мне позвонили по телефону:

— Сейчас с вами будет говорить товарищ Молотов.

Вячеслав Михайлович еще раз внимательно расспросил о седовцах.

— Как их адрес? Ледокол «Седов», капитану Бадигину, парторгу Трофимову. Так правильно будет? — спросил В. М. Молотов. — Мы посоветовались с товарищами и решили послать им телеграмму, — добавил он.

Утром, развернув газету, я увидел, что на первой странице напечатана телеграмма седовцам от товарищей И. В. Сталина и В. М. Молотова...»

Мы жили по местному времени, значительно опережающему московское. Поэтому телеграмма, отправленная из Москвы в ночь с 23 на 24 октября, могла дойти к нам лишь к полудню следующего дня, и мы, расходясь с концерта, даже не подозревали о том, какая радость нас ожидает.

В 9 часов утра 24 октября радиодежурство А. А. Полянского закончилось, и его сменил Николай Бекасов. Александр Александрович заснул. Через некоторое время он почувствовал, что его кто-то тормошит. Это был Бекасов. Молодой радист был чем-то взволнован.

Полянский вскочил:

— Ты чего? Сжатие началось?

— Нет, — ответил Бекасов. — Челюскин зовет к аппарату старшего радиста. Там есть для передачи важная радиограмма...

Сон у Полянского мгновенно рассеялся. Таких случаев еще не было. Что могло произойти? Он подошел к аппарату. Стараясь замаскировать свое волнение, простучал ключом старшему радисту мыса Челюскин Ворожцову шутливое приветствие:

«Что ты хочешь сообщить мне, Вася? Я всегда рад беседе с таким приятным человеком...»

Но Ворожцов не ответил на шутку. Он сообщил:

«Принимай радиограмму...»

Полянский стал записывать.

А через несколько минут он, обычно спокойный и уравновешенный человек, словно юноша, вихрем ворвался в кают-компанию, где в это время завтракали я, Трофимов, Соболевский и Токарев, подбежал ко мне и протянул телеграфный бланк. Слова у него от волнения не шли с языка, и он вымолвил прерывающимся голосом:

— Вот... нам... Из Кремля...

Я схватил листок и прочел:

«Из Москвы 33 27—63—24—02.00
Ледокол «Седов»

Капитану Бадигину,
Парторгу Трофимову.

В годовщину дрейфа шлем вам и всему экипажу «Седова» горячий привет. Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР

И. Сталин. В. Молотов».

Вскочив с кресла, я громко прочел телеграмму. Когда я кончил читать, минута прошла в молчании, — мы все смотрели друг на друга, словно не веря своему счастью. Потом раздались громкие аплодисменты. Я скомандовал:

— Будить всех! Немедленно всех до одного сюда!..

Целая буря переживаний охватила нас. Мы обнимались, целовались друг с другом, кричали «ура», требовали еще и еще раз прочесть радиограмму.

Разбуженные вахтенным люди, не догадываясь, что произошло, ждали какого-нибудь срочного аврала и с изумлением оглядывали кают-компанию, в которой царило такое удивительное веселье. Но как только опоздавшие узнавали, в чем дело, они не менее бурно начинали выражать свой восторг.

Наконец я кое-как успокоил народ. Стихийно возник летучий митинг. Хотелось сказать очень много, но, как и у Полянского, у меня в первую минуту пропал дар речи: все слова, какие я знал, казались бледными и недостойными по сравнению с чувствами, которыми была полна душа. И речь получилась очень короткой:

— Отныне двадцать четвертое октября — самый великий и незабываемый праздник нашего экипажа... Будем же работать так, чтобы оправдать доверие нашего вождя товарища Сталина и товарища Молотова!

Трофимов предложил послать ответную телеграмму. До конца срока радиосвязи с мысом Челюскин оставалось всего десять минут. Не хотелось откладывать составления ответа до следующей передачи. Поэтому Полянский помчался в рубку — предупредить Ворожцова, что будем передавать ответ, а мы с Трофимовым сели составлять телеграмму.

Я оторвал кусок навигационной карты, вооружился карандашом и торопливо вывел адрес:

«Москва, Кремль. Товарищам Сталину и Молотову...»

Писать было легче, чем говорить, — слова сами лились из глубины души. Но нам хотелось получше отредактировать каждую фразу. Поэтому десять минут, отпущенные Полянским на составление ответной телеграммы, пролетели мгновенно, и мы не успели даже переписать ее текст набело. Впрочем, быть может, так получилось даже лучше, — невзирая на некоторые стилистические погрешности, телеграмма со всей искренностью, непосредственностью восприятия отразила переживания, которыми мы были полны в эти минуты.

В 13 часов 12 минут наш старший радист уже связался со станцией мыса Челюскин и передал:

«Москва, Кремль.

Товарищам Сталину и Молотову.

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович!

Сегодня получили вашу телеграмму с приветствием Центрального Комитета нашей любимой Партии.

День годовщины нашего дрейфа превратился в великий праздник. Сердца наши наполнились гордостью за оказанные нам внимание и доверие. Мы, 15 советских патриотов нашей великой, любимой Родины, воспитанные Коммунистической партией, Вами, любимый товарищ Сталин, превратим наш дрейф в образец большевистской настойчивости, выполнения больших задач, стоящих перед нами.

Никакие невзгоды, опасности, лишения нам не страшны. Чуткое отношение к нам Партии и Правительства и всего великого народа придает нам твердость, непобедимость.

Просим передать Центральному Комитету и Правительству нашу величайшую благодарность за заботу, нашу уверенность в том, что алое знамя нашей Родины не дрогнет в наших руках до победного конца.

По поручению коллектива «Седова»

Бадигин, Трофимов.

Борт «Седова», 24 октября 1938 года».

Через десять минут эта телеграмма была передана с мыса Челюскин на остров Диксон, а еще через десять минут радиоволны перенесли ее в Москву.

...Так закончился наш праздник, самый большой и значительный из всех праздников, какие мы отмечали за целый год.

НА СЕВЕР

Жизнь на дрейфующем корабле течет крайне неравномерно. Двигаясь по воле ветров, такой корабль всецело находится в их власти. Людям, работающим на дрейфующем судне, трудно предугадать, что принесет завтрашний день: новый бросок к полюсу или отступление к более южным широтам, грозное сжатие или безмятежно-спокойные часы. Порою проходит неделя за неделей, месяц за месяцем, и не знаешь, что записать в своем дневнике, — так похожи и монотонны дни. Но вдруг наступает неожиданная перемена, и каждый день приносит столько событий, что их трудно даже перечислить.

Именно такой период больших событий начался у нас вскоре после того, как мы отпраздновали годовщину дрейфа. Хотя льды унесли нас довольно далеко на север, обстановка вокруг «Седова» складывалась не лучше, чем в море Лаптевых, которое славится своим непостоянством. Вахтенный журнал и дневник наблюдений над жизнью льда попрежнему пестрели записями о трещинах, разводьях, сжатиях, подвижках. Порою кораблю приходилось выдерживать весьма яростные атаки льдов, и тогда весь экипаж вступал в борьбу с ними.

Составляя план научных работ, мы условились, что будем его осуществлять, не боясь никаких трудностей. Поэтому наблюдения в этот неспокойный период не прерывались, хотя люди, занятые ими, испытывали существенные неудобства. В своем дневнике я читаю:

«25 октября. Итак, началась настоящая зима. Сегодня тридцатиградусный мороз. Пока стоял вахту, окоченел. А на ледовую обстановку мороз не действует нисколько. Поля метровой толщины лопаются с такой легкостью, словно это стекло, а не крепчайший лед, который даже стальному буру поддается с трудом.

В 5 часов утра открылась трещина за кормой. Несколько часов спустя она сошлась. А вечером справа от судна, метрах в 40 — 50, появилась новая трещина огромных размеров — она протянулась на 150 — 200 метров с севера на юг с поворотом на юго-восток. Эта трещина довольно быстро разошлась до полутора метров.

Мы продолжаем интенсивно готовиться к глубоководным измерениям. Трофимов, Токарев, Шарыпов и Гетман целый день возились с лебедкой. Скоро она будет закончена. Буторин и Гаманков при тридцатиградусном морозе усердно плетут трос.

Меня сильно беспокоит проблема аварийного освещения.

«Симамото» потребляет много горючего и находится в машинном отделении. В случае каких-либо неприятностей его оттуда не вытащить. Аварийная установка должна находиться на палубе, чтобы при необходимости ее было нетрудно перенести на лед.

Поэтому с сегодняшнего дня Алферов и Недзвецкий возобновили попытки привести в действие небольшую аварийную динамо от мотора «Червоный двигун». Работать на палубе довольно прохладно, но дело это крайне необходимое, и люди от него, конечно, не отказались.

26 октября. Льды продолжают дурно вести себя. Ночью начались подвижки. Трещина с правого борта, о которой я упоминал вчера, медленно разошлась до 20 метров. Теперь она уходит на юго-восток до пределов видимости. Треснул лед, и слева открылась расщелина шириной до полуметра у самого судна, против машинного отделения. Она идет перпендикулярно борту.

Невзирая на все эти сюрпризы, продолжаем научные работы. Буйницкий произвел очередные магнитные наблюдения. Ефремов с помощью Буторина и Гаманкова взял гидрологическую станцию № 2 — достал пробы воды с одиннадцати горизонтов на глубинах до 400 метров. Люди сильно замерзли и устали. Пришлось несколько раз опускать трос. Проклятый «почтальон» упорно застревает, не доходя до батометров. Поэтому они не переворачиваются и не закрываются, и часто работа проходит впустую.

Механики до 10 часов вечера возились с «Червоным двигуном» и глубоководной лебедкой. Только бы льды оставили нас в покое до 29 октября! Тогда мы успеем закончить подготовку к глубоководному измерению и выполним свое обязательство по постройке лебедки к двадцатилетию комсомола.

27 октября. 84°31′,2 северной широты, 132°57′ восточной долготы. Медведи! Снова медведи! Сколько переживаний, надежд и — увы! — разочарований...

Началось около полуночи. Мы уже укладывались спать, когда наши бдительные часовые Джерри и Льдинка подняли дикий вой и лай. Мы выбежали с ружьями на палубу. В темноте у самого носа корабля мелькнуло и скрылось какое-то неясное белое пятно. Наши заядлые зверобои-поморы клялись, что это был медведь. Скептики оспаривали их утверждение. Зажгли факелы, спустились по трапу на лед. Возле самого борта, метрах в трех, на снегу были отчетливо видны крупные следы матерого зверя. Они шли к судну от склада горючего, а отсюда удалялись к палатке, в которой хранился аварийный запас продовольствия.

Это обеспокоило нас; недоставало, чтобы не мы поживились медвежатиной, а медведь нашими консервами!

Поспешили к складу. Там все было в порядке. Любопытный гость обошел палатки, мешки с углем, бочки с бензином. все осмотрел и убрался во-свояси. Его широкие следы уходили на восток.

На всякий случай подняли трап, чтобы ночью медведь не наведался к нам, и Андрей Георгиевич со своей обычной пунктуальностью записал в вахтенном журнале:

«26 октября. 23 часа 40 мин. Замечен силуэт медведя в расстоянии около 10 метров от судна. 24 часа. После удаления медведя, который быстро скрылся в темноте при лае собак, произведен осмотр снега на льду. Замечены крупные медвежьи следы...»

На этом инцидент можно было бы считать исчерпанным. Но сегодня в 4 часа дня Андрей Георгиевич зашел ко мне в каюту и шутливо отрапортовал:

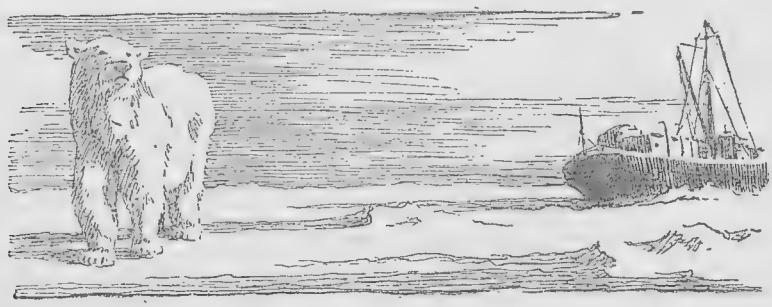
— Справа по корме в ста метрах от судна выявлен белый медведь...

Я накинул на плечи ватник, схватил винтовку и выбежал на палубу. Было темно. Лишь на юго-востоке пылало радужное полярное сияние, трепетные лучи которого, словно стрелы, летели к зениту. Холодное призрачное сияние было бессильно разогнать синие сумерки и только усиливало их контрастом света и теней. Справа от судна в полумраке действительно маячило небольшое пятно. Медведь шел медленно, не торопясь. Изредка он останавливался, оглядываясь по сторонам.

Но на этот раз корабль его нисколько не заинтересовал, и медведь двигался мимо нас прямо на север. На палубе послышались шутки:

— Курс норд...

— Точно по пеленгу!..



— Какой у него компас — магнитный или Сперри?

Выжидая, не подойдет ли медведь к судну, мы перешли на бак. Но мишка пересек нашу курсовую линию и так же спокойно и невозмутимо продолжал свой путь. Попасть в него из винтовки на расстоянии 100 метров в темноте было очень трудно. Но я все же решил выстрелить хотя бы для острастки, чтобы отбить у гостя охоту наведываться к аварийному складу продовольствия.

Выстрел гулко отдался в морозном воздухе. Медведь поднялся на задние лапы и удивленно прислушался: кто посмел нарушить безмолвие?

Я выстрелил еще раз. Видимо, теперь пуля просвистала где-то поблизости от зверя: медведь прыгнул в сторону с таким проворством, какого трудно было ожидать от этого спокойного мохнатого существа. Третья пуля заставила его перейти на галоп. Вскоре прыгающее белое пятнышко растворилось во мраке.

Я, Полянский и Шарыпов вооружились факелом и пошли по медвежьим следам, но с первых же шагов утонули в глубоких пушистых сугробах. Какой силой и сноровкой должен обладать зверь, чтобы галопом скакать по этому снегу! Кое-как мы все же добрели по свежим следам до широкого разводья. Там следы обрывались — видимо, медведь вплавь перебрался на противоположную кромку. Нам оставалось лишь вернуться на корабль.

Выяснилось, что медведь все-таки успел напроказить. Буторин и Гаманков обнаружили вместо палатки, в которой летом производились магнитные наблюдения, лишь клочья брезента.

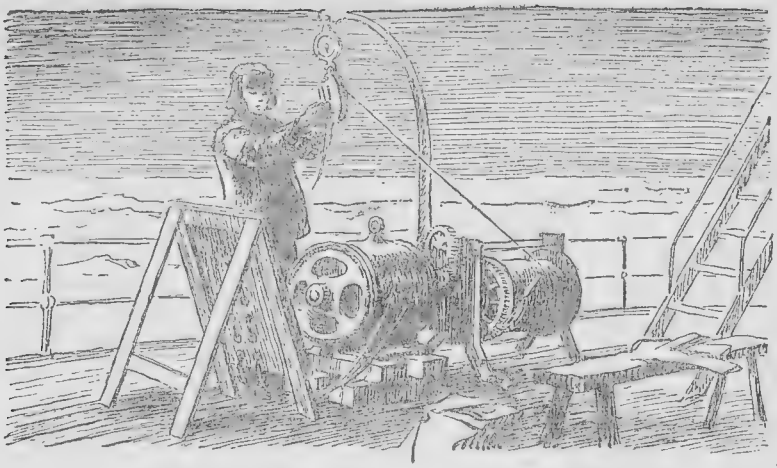
Судя по координатам, за последние три дня нас снова унесло к северу на 13 миль. Скорость довольно приличная.

28 октября. 81°31′,9 северной широты, 132°23′ восточной долготы. Ни минуты свободного времени. Поэтому записываю наспех, только самое основное.

Заканчиваем приготовления к глубоководному промеру. Вчера работали с 9 до 24 часов, сегодня — столько же. Механики и матросы — молодцы: все сделали точно в срок.

Завтра — в день двадцатилетия комсомола — опустим трос на глубину в несколько тысяч метров и попытаемся достать дно океана.

Лебедка уже смонтирована и установлена на кормовых рострах. Буторин и Гаманков соорудили для нее несколько неуклюжий, но зато прочный фундамент из бревен и досок. Туда же с огромным трудом перетащили небольшую динамо, мощностью в 6 киловатт, которая приводилась в дейст-



вие от дизеля, — теперь эта динамо будет играть роль электромотора.

На барабан лебедки намотали трос, сплетенный Буториным и Гаманковым. Его конец перекинут через блок-счетчик, укрепленный на шлюпбалке. Внизу начали пробивать майну, в которую будем опускать трос. Но это не такое простое дело, как может казаться на первый взгляд. В течение нескольких часов все 15 человек рубили лед; выдолбили глубокую пещеру, но воды не достали. Лед очень крепкий и толстый, — видимо, снизу опять накопилось много подсовов, как это было летом, когда мы пытались пробить майну у руля.

Завтра рано утром возобновим эту работу. Боюсь, как бы льды не помешали — они ведут себя все более буйно: вчера утром в 20—30 метрах от судна образовалось несколько новых трещин. Большая трещина вчера превратилась в разводье шириной в 150 метров. Временами слышится шум торосящегося льда.

Механикам удалось, наконец, пустить в ход аварийную динамомашину.

Сегодняшний вечерний аврал проводили уже при электрическом свете.

29 октября. Несчастный и в то же время счастливый день. Сегодня мы потерпели большое поражение: во время глубоководного измерения оборвался и ушел на дно трос длиною в 1 800 метров, с таким трудом сплетенный Буториным и Гаманковым. Но это поражение многому нас научило, и мы не отчаиваемся: все расчеты оправдались, все самодельные механизмы действовали исправно, все люди работали

умело, и только несчастная случайность сорвала успех наблюдения. Значит, мы сумеем в конце концов наладить глубоководные измерения, хотя для этого придется затратить еще очень много сил и энергии...

Как ни измучились мы на вчерашнем аврале, сегодня все встали очень рано. Судно украсили флагами в честь двадцатилетия ленинского комсомола, воспитанниками которого является большинство из нас. Наскоро позавтракали и в 9 часов утра взялись за работу. Прерванный на ночь аврал возобновился.

При ярком свете двух восьмиламповых электрических люстр, повешенных механиками над льдом, мы долбили лед, взрывали его аммоналом, опять долбили. Но снизу беспрерывно всплывали подсовы, и в конце концов после двухчасовой работы пришлось отступить. Мы отошли на 30 метров от левого борта и начали пробивать новую майну, — здесь лед был тоньше.

К 2 часам дня майна была вырублена. Мы установили над ней прочные деревянные козлы и подвесили к ним еще один блок-счетчик. Теперь трос тянулся к майне от лебедки через два блока, укрепленных на шлюпбалке и на козлах. Показания счетчиков взаимно контролировались. На конец троса были подвешены три массивные гири от лота Томсона общим весом около 36 килограммов, — мы рассчитывали, что эти гири помогут уловить момент касания дна: сразу же, как только они лягут на грунт, натяжение троса должно ослабнуть. Кроме того, на гирях должно было задержаться хоть немного грунта со дна океана.

И вот подошла минута, к которой мы так долго и упорно готовились. Короткое инструктивное совещание, и все расходятся по своим местам. У проруби стоят Буйницкий, Соболевский и Бекасов, вооруженные крючьями из толстой медной проволоки. Пока трос опускается, они будут оттягивать его этими крючьями, силясь наощупь уловить критический момент касания дна; к сожалению, мы пока не придумали прибора, который регистрировал бы этот момент автоматически.

У шлюпбалки с такими же крючьями стали Андрей Георгиевич, Шарыпов и Гетман. Механики следят за работой двигателя и динамомашины. Буторину и Гаманкову — главным героям этого дня — доверен самый почетный и ответственный пост: они собственноручно будут травить на дно океана сплетенный ими трос. Наконец я командую в мегафон:

— Начали!

Андрей Георгиевич засекает стрелку секундомера — 16 час. 05 мин. 00 сек. С сосредоточенным, серьезным лицом

Буторин отпускает тормоз, и раздается знакомый скрежет лебедки. Тонкий металлический канатик медленно уползает под воду, тускло поблескивая при свете электрических ламп. С каждой тысячей метров он натягивается все больше — к тяжести подвешенного груза прибавляется собственный вес троса. Буторин и Гаманков, чередующиеся у лебедки, с каким-то умоляющим выражением глядят на эту тоненькую нить, сплетенную их руками из сотен разнокалиберных кусков. Сколько сил, энергии, труда вложено в каждый метр троса!

Волнение боцмана и матроса невольно передается каждому из нас. Даже Полянский, не имеющий прямого отношения к глубоководным измерениям, топчется возле лебедки и нервно щиплет себя за бороду. Неужели же оборвется?

Но нет, пока все идет хорошо. На барабане осталось всего несколько витков троса, а наши контролеры, вооруженные медными крючьями, все еще не почувствовали ни малейшего ослабления тяжести.

Еще один оборот. Еще... Еще... Лебедка останавливается.

— Трос весь! — говорит Гаманков.

— Двадцать семь минут тридцать две секунды, — откликается Андрей Георгиевич, посмотрев на часы.

— На счетчике четыре тысячи сто метров! — кричит со льда Буйницкий.

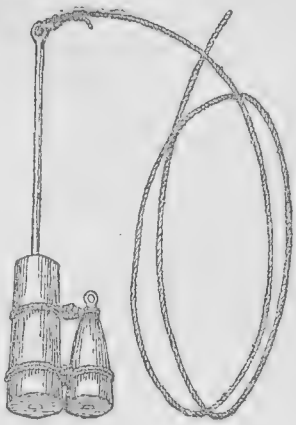
Но трос натянут все так же туго. Значит, груз не достиг дна. Мы не предполагали, что океан так глубок в этом районе, и не подготовили запасного троса. Обидно, что первое измерение не даст точных результатов. Но сейчас уже ничего не поделаешь. В 17 часов Трофимов включает рубильник, и электромотор начинает вращать барабан в обратном направлении. Трос медленно выходит из воды. Он быстро обледеневает.

И вдруг мотор заработал с большой легкостью, — натяжение груза резко уменьшилось. Тягостная догадка поразила каждого: под водой произошел обрыв. Еще немного — и трос начал болтаться в проруби, как конец колодезной веревки, хотя по расчету внизу должно было оставаться около 2 000 метров проволочного канатика.

В 17 часов 33 минуты из майны вынырнул обледенелый обрывок. На дне океана остались 1 800 метров троса и груз. Гаманков побледнел. Буторин держался крепче, но и он был взволнован. Да и все мы переживали эту потерю не меньше, чем они.

Однако никто не обмолвился ни словом о том, что наши труды пропали зря. Наоборот, только теперь, после первого — пусть и неудачного — опыта, каждый наглядно увидел,

что наша затея реальна. Лебедка и мотор работали исправно, счетчики давали точные показания, трос выдержал всю тяжесть груза, и только какое-то недостаточно прочное сплетение в последний момент не выдержало. Значит, опыт можно повторить, если будет подготовлен новый, более надежный трос...



Осмотр оборванного конца троса показал, что нас подвела так называемая «колышка»,—при опускании троса образовалась запутанная петля, она не распрямилась, и волокна троса работали не на растяжение, а на излом, что значительно уменьшило их сопротивление. Результат—обрыв.

Вечером — еще одно происшествие, потребовавшее напряжения сил и нервов. Только что кончился ужин, как вдруг послышались крики:

— Пожар! Пожар!..

Это Недзвецкий, вышедший зачем-то из кают-компании к себе, услышал резкий запах гари из лазарета и поднял тревогу.

Мы все выскочили из-за стола и бросились в каюту доктора. Оказывается, в колене трубы, отводящей дым из камелька кают-компании и обогревающей лазарет, загорелась сажа. Труба раскалилась, и деревянная переборка начала тлеть.

Огонь потушили в течение пяти минут. Действовали дружно и организованно: трубу вытащили, тлеющие, обуглившиеся доски залили водой. Очень помогло то, что Алферов притащил из машинного отделения большую спринцовку, — действуя ею как насосом, он быстро сбил пламя.

В общем праздник прошел совсем непразднично. Все устали и измучились. Завтра надо будет устроить выходной день. А потом с новыми силами возьмемся за работу: ведь сегодня на торжественном партийно-комсомольском собрании, созванном поздно вечером, мы обязались во что бы то ни стало продолжать глубоководные измерения.

1 ноября. Просмотрел последнюю запись и невольно улыбнулся: человек предполагает, а льды располагают. Я думал, что 30 октября мы отдохнем, а вышло так, что именно в этот день на нашу долю выпал грандиознейший аврал. Он начался буквально через несколько часов после то-

го, как я окончил предыдущую запись в дневнике и улегся спать, предвкушая длительный отдых.

Вскоре после полуночи послышался треск, звон и скрип — это сходилось разводье, открывшееся в последних числах октября справа по носу судна. Молодой двадцатисантиметровый лед, покрывший его за эти дни, с жалобным звоном ломался и образовывал торосы.

Я оделся и выбежал на палубу. Через десять минут все стихло. Только лег и задремал, как вновь послышался грохот. Теперь льды сжимало и торосило по корме и по траверзу справа.

Прошло несколько минут, и снова все как будто бы утихло. Но в 4 часа 25 минут утра льды начали настоящий штурм корабля. Отовсюду доносились грозные, трудно передаваемые звуки торошения, похожие то на шум ветра, то на равномерную работу мотора, то на стоны какого-то гигантского зверя, то на морской прибой, — можно было безошибочно угадать, что на этот раз ломался не молодой лед, а матерый пак, достигающий толщины 2 метров.

Тут уж было не до сна. Не только я, но и все седовцы высыпали на палубу и вглядывались в темноту, где бушевали невидимые силы.

— Вал! Вал!.. — закричали на палубе.

Из мрака действительно выступил смутно белеющий ледяной вал. Он извивался вдоль правого борта, огибая корму, — мощное сжатие, превратившее молодой лед на разводье в груду мелких обломков, не остановилось на этом; теперь оно дробило и гнало на корабль многолетний пак.

Казалось, ничто не сможет задержать это наступление. Но в 30 метрах от судна вал остановился, исчерпав свои силы.

В 9 часов утра снова начало разводить. От правого борта лед отошел на полметра. Появились новые трещины. Одна из них подошла вплотную к правой скуле, другая — к самому перу руля. Теперь справа от судна льды превратились в какую-то кашу. Полтора часа спустя послышался скрип и треск со стороны мощного вала, который высился на месте недавней трещины, в 60 метрах справа от кормы. Изредка корабль, принимая на корпус значительное давление, судорожно вздрагивал всем своим многотонным телом.

Но пока что ничего чрезвычайного не происходило. Нам не раз приходилось наблюдать такие сжатия. Поэтому жизнь на корабле текла, как обычно. Команда использовала выходной день: из кубрика доносились звуки пианино, Андрей Георгиевич что-то писал, мурлыкая песенку, я читал.

Ровно в половине первого, как обычно, прозвучал звонок, зовущий к обеду. Но пообедать нам не удалось: в ту же минуту лед, не выдержав страшного давления, начал с грохотом ломаться у самого борта против трюма № 2.

Толчки ощущались все сильнее и чаще. Льдины с грохотом напирали на борт.

Всем членам экипажа было приказано приготовить личные мешки с аварийным запасом, одеться и быть готовыми к выходу на лед. Приказ был выполнен буквально в три минуты.

— Общий аврал! Подготовиться к взрывам!..

Моментально зажглись факелы. В темноте замелькали красные огни. Я хотел взорвать лед аммоналом в некотором расстоянии от судна, как раз против того места, где корпус «Седова» ощущал наибольшее сжатие. Тем самым был бы ослаблен напор льдов на судно.

Все уже было готово к взрыву. И вдруг, словно по мановению волшебного жезла, сжатие прекратилось так же внезапно, как и началось. Сразу наступила необычайная тишина. Потом послышались звуки осыпающегося льда, — он медленно отходил от судна, уступая место черной ленте воды.

Необходимость взрывов миновала. Все как будто бы окончательно успокоилось. Целый час ни один звук не нарушал молчания ледяных просторов. Но Арктика коварна. Успокоившиеся на время льды снова возобновили свою грозную музыку. Через минуту «Седов» получил толчок, заставивший весь экипаж моментально выскочить на палубу.

На этот раз льды атаковали нас в районе трюма № 3.

Прошло несколько секунд. «Седов» получил один за другим еще два сильных удара. Стальные ребра корабля застонали. Стоявшая на краю стола у меня в каюте фарфоровая пепельница упала и разбилась. Нажимая на борт, лед трещал, как гигантский пулемет.

Еще минута... И снова как будто бы все кончилось. Над «Седовым» воцарилась мертвая тишина. По всему правому борту лед опять отступал, образуя широкое разводье.

Четко застучал «Червоный двигун». Все судно озарилось ярким электрическим светом. Мы внимательно осмотрели помещения, находившиеся ниже ватерлинии. Нигде не было видно никаких следов только что закончившейся схватки со льдами, — корабль, укрепленный айсбимсами, с честью отразил атаки. Только там, где льды нажимали особенно яростно, корпус снаружи блестел, как начищенный.

Однако на этом сжатие еще не закончилось. Сильные ветры восточной половины, резко меняющие свое направление от северо-восточных до южных, так сильно растревожили льды, что они еще долго не могли успокоиться.

Приведу здесь выписку из вахтенного журнала, конспективно излагающую продолжение описанных событий:

«13 час. 40 мин. Аварийная динамо остановлена. Работу прекратили. С правого борта в льдине, нажимавшей на судно, в расстоянии 15—20 метров, пробиты две лунки для взрывов.

18 час. 20 мин. Возобновилось сжатие льда. Лед нажимает на правый борт в районе трюма № 2 и кочегарного отделения.

18 час. 25 мин. Пущен аварийный двигатель динамо. Приготовлен аммонал.

18 час. 40 мин. Сжатие несколько ослабело.

18 час. 45 мин. Началось снова.

18 час. 55 мин. Сжатие прекратилось. Динамо остановлена.

21 час 00 мин. Снова сжатие льда, сопровождавшееся тремя сильными толчками льда о корпус судна в районе трюма № 2, кочегарного отделения и трюма № 3. Судно испытало значительное сотрясение. Сжатие продолжалось 5—10 минут.

22 часа 00 мин. Лед от правого борта отвело на полметра. Выгружены на лед две бочки с нефтью.

22 часа 30 мин. Работу прекратили».

Ночь с 30 на 31 октября не принесла успокоения. Вахтенные непрерывно заносили в журнал все новые записи о подвижках льда:

«2 часа 50 мин. Судно получило очень слабый толчок.

3 часа 00 мин. Лед от правого борта отошел на 2—4 метра. Трещина по носу разошлась.

10 час. 30 мин. По носу в 150 метрах сильное сжатие и торошение льда.

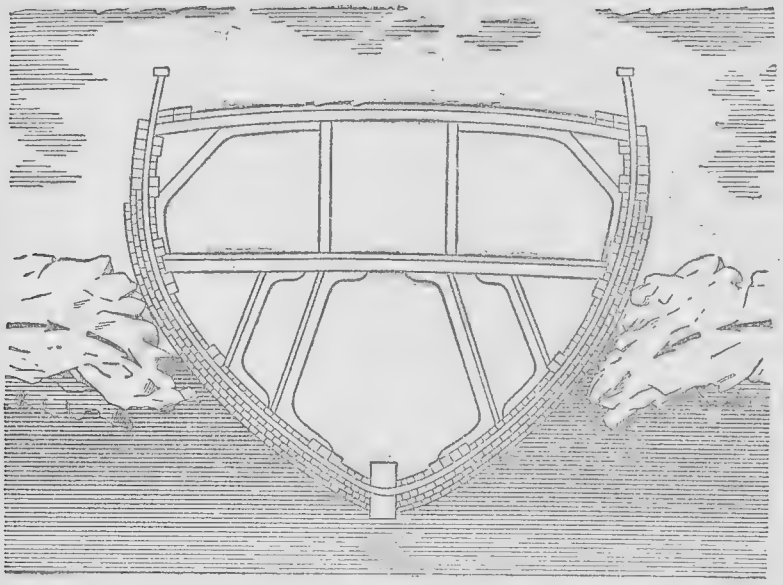
11 час. 40 мин. Сжатие прекратилось. От правого борта лед отошел на 10—12 метров».

Только к полудню 31 октября льды в районе «Седова» несколько успокоились, и мы могли немного передохнуть. Впрочем, даже сегодня до нас доносится шум торошения молодого льда. Мы не гарантированы от новых сюрпризов, — в любую минуту вся эта история может начаться сызнова.

Кораблю норвежской экспедиции «Фрам» тоже приходилось нелегко в дрейфующих льдах. Его жало очень сильно и часто. Но ведь «Фрам» строился специально для дрейфа во льдах. Его упругий деревянный корпус был яйцевидной формы, наподобие старых русских судов, предназначенных для плавания во льдах; льды выжимали его наверх. Теряя в отношении остойчивости и грузоподъемности, он выигрывал в отношении сопротивляемости ледовым сжатиям.

Железный прямостенный «Седов» отнюдь не приспособлен для ледового дрейфа. Его строили для плавания в малоледовитых морях. Мало-мальски серьезное сжатие может сплющить или же порвать корпус нашего судна — точно так, как это было с «Челюскиным». Перспектива мало приятная!..

Непрерывные подвижки льдов крайне затрудняют наши научные работы. Вчера, например, Буйницкому в сопровожде-



Разрез «Фрама» (по мидель-шпангоуту). При сжатии льды выжимают судно наверх.

нии Гетмана приходилось дважды ходить в магнитный домик, чтобы произвести необходимые определения: сжатия заставляли Буйницкого прерывать работу.

Астрономические наблюдения показывают, что нас по-прежнему уносит на север. Опять приближаемся к 85-й параллели. Координаты 31 октября — 84°34′,8 северной широты, 131°11′ восточной долготы. Правда, в этих самых широтах мы уже побывали месяц назад, после чего северные ветры отбросили нас к югу. Но теперь мы движемся вперед более энергично.

В кают-компании и в кубрике очень много разговоров по этому поводу. Все мечтают о Северном полюсе,—ведь теперь мы дрейфуем значительно севернее «Фрама» в этом районе, и у нас есть кое-какие надежды пройти через заветную географическую точку, где нет долготы и нет деления суток.

Конечно, наш дрейф много даст науке и в том случае, если мы не попадем на полюс, а пройдем на запад мимо него. Но все-таки и я не возражал бы против такого варианта!..

2 ноября. 84°39′,0 северной широты, 129°48′ восточной долготы. В кают-компании вывесил приказ № 39, посвященный делам пожарной охраны:

«Во избежание случаев возгорания переборок у выводов труб камельков, как это имело место 29 октября, приказываю:

§ 1

Старшему механику — выводы всех труб проложить асбестом и устранить возможность возгорания переборок; старшему помощнику — осмотреть состояние всех камельков и труб, следить за наличием воды в пожарных бочках, в кубрике и салоне; в прочих же жилых помещениях обязательно установить ведра с водой. В салоне и в кубрике держать по два пожарных ведра и пожарный инвентарь.

§ 2

В помещении механической мастерской запрещаю всякое разведение огня. Там же категорически запрещаю курение. Виновные в нарушении будут подвергнуты строгому взысканию. Для освещения пользоваться только аккумуляторами.

§ 3

Вахтенным — бдительно следить за горением камельков и ламп, предотвращая всякую возможность пожара. Всем при пользовании горючим соблюдать максимальную осторожность.

§ 4

Предлагаю старшему помощнику следить за регулярной чисткой труб камельков; чистку производить через пятидневку, т.-е. 5, 10, 15, 20, 25 и 30-го числа каждого месяца...»

Приказ уже выполняется. Сейчас Токарев и Алферов ремонтируют асбестовые прокладки у выводов труб от камельков, чтобы усилить их пожарную безопасность.

3 ноября. Сегодня, в 3 часа по местному времени, мы находились на 84°47′,0 северной широты и 128°50′ восточной долготы. Это означает, что за последние 11 суток нас отнесло к северо-западу на целых 50 миль. Темпы вполне приличные!

Сейчас дует юго-западный ветер силой в 5 баллов. Мороз 10 градусов. Ночью наблюдалась незначительная подвижка льда.

Впервые после новолуния выползло на небосвод ночное светило. Вид его пока что вызывает недоумение: какой-то бесформенный кусок красной меди. Холодный красноватый свет придает нашему ледовому пейзажу особенно унылый оттенок.

Льды ведут себя сейчас более или менее спокойно. Все же около 11 часов наблюдалось слабое сжатие. Майна, образовавшаяся у правого борта, уже затянута покровом молодого льда. В связи со сжатием поверхность молодого льда покрылась морщинами и приняла волнообразный характер. Когда же сжатие превышало предел пластичности, молодой лед трескался и его обломки ползли друг на дружку.

4 ноября. 84°51′,2 северной широты, 128°37′ восточной долготы. Попрежнему дует устойчивый попутный ветер с юго-юго-востока в 4 — 5 баллов. День прошел совершенно спокойно, если не считать комического эпизода, приключившегося с Буйницким и Гаманковым.

Они отправились сегодня на «магнитный хутор», чтобы завершить оборудование снежного домика. Нагрузили на сани дверь, приготовленную для этого домика, материалы, инструменты, взяли фонарь, карабин и двинулись в путь. Пока оборудование домика не было закончено, Буйницкий пользовался палаткой, восстановленной после визита медведя. Эта палатка, черневшая на снегу, служила ему обычно ориентиром.

И вот сегодня Буйницкий и Гаманков не увидели палатки. Они бродили по льду целый час, но нигде не нашли никаких признаков «магнитного хутора». Словно он сквозь землю провалился, как заколдованное место из «Вечеров на хуторе близ Диканьки».

Сейчас в кают-компании дружески подшучивают над нашими следопытами. Их уверяют, что палатку утащили медведи или моржи, которые завидуют лаврам наших научных работников и решили организовать исследование элементов земного магнетизма своими силами.

Вскоре «потерянный» снежный домик нашелся.

5 ноября. 84°56′,0 северной широты, 128°14′ восточной долготы. До 85-й параллели осталось всего 4 мили. Похоже на то, что пересечением этой черты будет ознаменован праздник XXI годовщины Октября.

Сейчас под руководством Трофимова проводится энергичная подготовка к празднествам. Полянский принял по радио октябрьские лозунги, и Гетман исписывает ими длинные красные полотнища. Недзвецкий и Бекасов готовят праздничный номер стенгазеты, которая называется довольно энергично и выразительно: «Мы победим».

Заметки для стенгазеты пишут все. Мне поручена передовая. Буйницкий готовит статью о научных работах, Трофимов — о задачах, стоящих перед зимовщиками. Гетман предостерегает от неосторожного обращения с огнем. Соболевский пишет о том, как мы предохранили себя от цынги. Бекасов советует каждому ежедневно заниматься физкультурой. Мегер сочинил лирический труд о Джерри и Льдинке. Его статья называется: «О помощниках вахтенного».

В каюте Андрея Георгиевича безумолку трещит пишущая машинка: по просьбе Недзвецкого он перепечатывает все заметки.

Судя по всему, номер получится интересным.

Буторин и Гаманков сооружают большую красную звезду, внутри которой завтра вечером зажгутся шесть электрических лампочек, — эту звезду установят на гротмачте. Кроме того, механики устанавливают прожектор, которым будет освещен кормовой флаг.

Канун XXI годовщины Октября мы решили ознаменовать первой глубоководной гидрологической станцией. У нас остался обрывок самодельного троса длиною около 2 километров. Следовательно, мы могли делать гидрологическую станцию до глубины 2 000 метров.

Конечно, наш замысел был в известной мере рискованным, трос мог и на сей раз лопнуть; тогда наши батометры остались бы на дне океана. Естественно, что вначале Андрей Георгиевич, хранивший свое немногочисленное оборудование, как драгоценность, колебался. Но в конце концов и он решил пойти на риск. После обеда при свете луны на льду закипела работа.

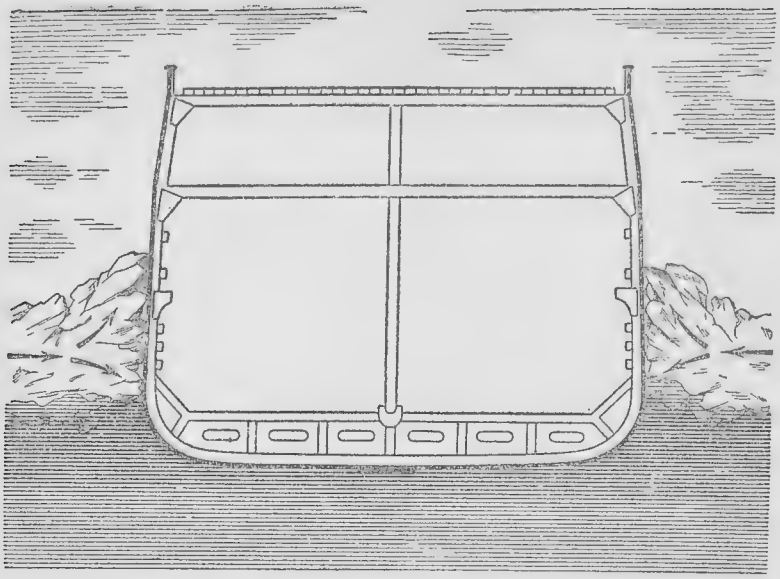
Мы расчистили майну, подготовленную еще 19 октября для глубоководного промера, прикрепили к тросу три батометра, пустили в ход самодельную лебедку. Станция началась.

Как и в прошлый раз, трос травили медленно и осторожно. Все следили за ним с огромным напряжением. Когда блок-счетчики отсчитали вторую тысячу метров, вниз послали свинцовый «почтальон», который должен был перевернуть батометры. На этот раз был применен груз новой конструкции, сделанный Шарыповым: в нем было проделано более широкое отверстие, нежели в фабричных. Свой груз Шарыпов отливал из свинца в самодельной формочке.

Выждав несколько минут, пока груз дойдет до батометров, начали выбирать трос. Все шло очень хорошо. Но в последнюю минуту оказалось, что «почтальон» так и не добрался до конца своего пути: трос во избежание порчи был обильно покрыт смазкой, и груз, соскабливая ее, в конце концов застрял. Батометры не опрокинулись и не закрылись. Пришлось работу начать сначала.

Теперь груз был заменен такелажными скобами. Правда, и эти скобы были ненадежным орудием — они часто проскальзывали мимо замка батометров. Но после четырех часов упорной работы Андрею Георгиевичу и его неутомимым помощникам удалось все же добыть несколько проб. Бутылки с этими пробами, пронумерованные и тщательно закупоренные, были торжественно препровождены на корабль.

В 20 часов работы были закончены. В ту же минуту мощный луч прожектора прорезал мрак полярной ночи, пробежал по обступившим судно торосам и остановился на алом флаге,



«Разрез «Седова» (по мидель-шпангоуту). При сжатии льды давят на корпус судна.

развевающемся на корме «Седова». Зажглась рубиновым светом красная звезда на гротмачте. Вспыхнули люстры, осветившие лозунги. Во всех помещениях загорелось электричество. Начался праздник.

В кают-компании открылось торжественное собрание экипажа. Слово для доклада о годовщине Великой Октябрьской социалистической революции взял Дмитрий Григорьевич Трофимов. Но не успел он закончить вступительную часть своего доклада, как в кают-компанию зашел Полянский, дежуривший в радиорубке, и передал мне телеграмму из Москвы. Руководство Главсевморпути сообщало:

«Дорогие товарищи седовцы! В день XXI годовщины Великой Октябрьской социалистической революции поздравляем вас, отважных, мужественных патриотов. Учитывая вашу самоотверженную работу в деле освоения Арктики, руководство Главсевморпути награждает товарищей Бадигина, Трофимова, Ефремова, Буйницкого, Токарева, Алферова, Соболевского, Буторина, Полянского, Бекасова, Шарыпова, Недзвецкого, Гаманкова, Гетмана и Мегера значками «Почетному полярнику». Уверены, что вы с присущей большевикам энергией, выдержкой, хладнокровием выйдете победителями из славного дрейфа. От всего сердца желаем вам здоровья и плодотворной работы».

Загремели аплодисменты. На усталых лицах моих товарищей засияли улыбки. Мы — почетные полярники! Только тот, кто работает в Арктике, знает, как высоко ценится это звание людьми Севера. Оно — реальное признание особых заслуг перед родиной, красноречивое свидетельство инициативы, стойкости, воли. И если такими наградами отмечена работа нашего экипажа, — это означает, что Москва высоко ценит нашу деятельность.

А наутро корабль расцветился гирляндами праздничных флагов. Серебристый свет полной луны, выплывшей из-за облаков, озарил трепещущие флаги, обледеневший корабль, гряды торосов. Рубиновая звезда на гротмачте и голубой луч прожектора дополняли иллюминацию. Искрился снег, колебались длинные черные тени, в вышине мерцали крупные звезды, и все вокруг было необыкновенно красиво.

Но к 11 часам тучи снова заволокли небо, и «Седов» окунулся во мрак. Только наш прожектор сверкал в тумане, и миллиарды снежинок вились в его луче, словно клубы дыма.

У трапа на льду строились люди. Было холодно — ртуть в термометре упала до минус 27 градусов. Свежий ветер трепал заиндевевшие знамена и вымпелы. Потрескивали смолистые факелы. Мы уходили на демонстрацию.

В прошлом году в октябрьской демонстрации участвовало 217 человек. Первого мая на лед вышло 33 зимовщика. Теперь нас было всего пятнадцать. Совсем крохотной горсточкой сгрудились мы вокруг четырехметрового ропака, на вершине которого пылали два факела. Поднявшись на вершину, я оглядел демонстрантов, закутанных в теплые шарфы. Они поеживались от пронизывающего ветра. И все-таки чувствовалось праздничное настроение.

После короткой речи я провозгласил:

— За нашу любимую родину!..

В колеблющемся свете факелов тускло блеснули карабины, вскинутые к черному, слепому небу, и гулкий залп потряс льды.

— За партию! — продолжал я.

И опять над льдами прогремел залп.

— За дружбу народов СССР!

Снова грянул залп.

— За доблестную Красную Армию!

Еще залп.

— За Сталина!

Пятый залп прокатился над ледяным полем и замер вдали. Построившись в ряды, мы запели и четким шагом промаршировали к кораблю. Навстречу нам неслись звуки марша, —

Александр Александрович уже настроился на волну радиостанции имени Коминтерна и включил репродукторы.

Москва шла на демонстрацию. Мы слышали гул ее площадей, плеск аплодисментов, песни демонстрантов, приветственные лозунги. Мы слышали цокот копыт, рев танков, фырканье автомобилей. Мы слышали полную силы и воли речь наркома обороны, который с уничтожающей иронией говорил о провокациях неумных японских генералов, которые хотели у озера Хасан «без драки попасть в большие забияки» и были жестоко биты.

Сердце радовалось за нашу могучую родину, превращенную героическими усилиями народа, партии, Сталина и его соратников в неприступную крепость. И когда из репродукторов донесся звон оркестров и послышался ритмический грохот парада, нам так хотелось не только слышать, но и видеть воочию этот триумф победоносной армии...

Праздник на корабле закончился большим вечером самодеятельности. Наши бывшие пограничники Соболевский и Буторин делились воспоминаниями о своей службе на рубежах. Потом доктор декламировал стихи о пограничнике Коробицыне, павшем смертью героя на финской границе. Радисты беспрерывно таскали из рубки объемистые пачки приветственных телеграмм, которые тут же торжественно зачитывались вслух. Всего мы в этот день получили около ста поздравлений. Приветствовали нас не только организации и родственники, но и совершенно незнакомые люди: Андрей Георгиевич, например, получил восторженное поздравление от группы военных моряков, начинавшееся с многозначительного адреса: «Арктика, штурману белых пятен Ефремову». Он с большой гордостью принял этот неожиданный титул.

Буйницкому прислала поздравление какая-то таинственная незнакомка, которая подписалась одним именем — Тамара. Наш молодой научный работник был несколько сконфужен этим обстоятельством, но вскоре ободрился, увидев, что и все остальные получили пачки таких телеграмм. Видимо, на берегу за этот год мы приобрели много новых друзей.

Наш праздничный вечер затянулся далеко за полночь. Мы развеселились, и под конец даже Андрей Георгиевич отважился продемонстрировать свои вокальные способности. Под аккомпанемент гитары он спел лирическую песенку о девушке с голубыми глазами и о море, которое горит бирюзой.

В заключение праздничной программы предполагалось посмотреть лунное затмение, которое природа приурочила к 7 ноября. Но, к сожалению, этот «просмотр» не состоялся: тучи скрыли от нас луну, и о начале затмения мы догадались только потому, что небо потемнело еще сильнее.

В вахтенном журнале «Седова» появилась лишь лаконичная запись:

«23 часа. Сплошная облачность не позволяет наблюдать лунное затмение.

24 часа. Стало значительно темнее...»

7 ноября наши координаты 85°00′,5 северной широты, 128°07′ восточной долготы. Мы, наконец, перевалили через заветную 85-ю параллель, на подступах к которой наш корабль дрейфовал больше месяца».

МЕСЯЦ АВРАЛОВ

Надо было ждать чего-то необыкновенного.

Никогда еще барометр не падал так упорно и зловеще.

Никогда еще южные ветры не дули с такой стремительностью.

Никогда еще мы не мчались к полюсу с такой быстротой и с таким постоянством.

И даже хладнокровный Андрей Георгиевич вздыхал и поднимал кверху свои худые, острые плечи, занося в вахтенный журнал очередные записи:

«8 ноября. 85°05′,5 северной широты, 128°13′ восточной долготы. Ветер с юго-юго-востока усилился до 5 баллов.

9 ноября. 85°10′,7 северной широты, 128°23′ восточной долготы. 20 час. 25 мин. Началась пурга.

11 ноября. 85°31′,0 северной широты, 126°57′ восточной долготы. Барометр падает. Метель и пурга. Ветер переходит к востоко-юго-востоку. 7 баллов».

Под черным небом, затянутым тучами, огромные холмистые ледяные поля, увлекаемые ветром, мчались все дальше и дальше на северо-запад, с каждым днем набирая скорость. За четверо суток они проделали больший путь, чем за месяц дрейфа. И вместе с ними плыл пароход «Георгий Седов»—маленькая железная коробочка, затерянная среди ледяных скал. Движущиеся льды теперь таили в себе ни с чем не сравнимую кинетическую энергию. Взяв бешеный разгон, они, казалось, были готовы лезть напролом до берегов Гренландии, опрокидывая все препятствия.

Но, невзирая на всю свою массивность и монолитность, дрейфующие льды необыкновенно чутко реагируют на вмешательство посторонней силы. И достаточно в такой критический момент ветру отойти на несколько румбов, чтобы исполинская энергия, накопленная льдами, быстро обрати-

лась против них самих: гигантские поля многометрового пака сойдутся, столкнутся лбами, поднимутся на дыбы, раздробят, сотрут в порошок друг друга. Весь океан забурлит, застонет, покроется обломками. Так будет продолжаться до тех пор, пока энергия, накопленная льдами, не иссякнет. А потом морозы снова скуют океан, и все успокоится до новых ветров, пока не возобновится этот извечный круговорот.

За год дрейфа мы уже привыкли к внезапной смене ледовых бурь и штилей. И все-таки даже нам стало немного не по себе, когда под вечер 11 ноября ветер резко перешел на 5 румбов к западу и задул с прежней силой от юго-запада: теперь льды двигались не по ветру, а вразрез ему, — колоссальные поля пака не повиновались новому воздействию, подчиняясь лишь силе инерции. Ветер же упорно атаковал их сбоку, ударяя с бешеной скоростью и силой в торосы и ропаки. Получилось нечто подобное ударам артиллерийских залпов в борт проносящегося мимо корабля. Результаты такой фланговой атаки нетрудно было предугадать...

Пока что на судне все шло своим обычным порядком. Несмотря на пургу с восьмибальным ветром, все работы выполнялись с неуклонной точностью и аккуратностью. Вахтенные, проваливаясь по пояс в сугробы, протирая глаза, залепленные снегом, ходили с фонарем проверять целость аварийного запаса. Каждые два часа хлопала дверца метеобудки. Мы брали очередные гидрологические станции, снимали и приносили на судно ведро с осадками, сверлили лед, определяя его нарастание, носили на корабль снег, чтобы превратить его в воду.

Но вскоре наступили тревожные события.

Уже вечером 11 ноября во льду появились трещины. Неприятнее всего было то, что на этот раз пострадали не только льдины, находившиеся справа от корабля, но и расположенное слева мощное старое поле, так хорошо обжитое за эти месяцы, — то самое, на котором находился аварийный запас, где были размещены все базы научных наблюдений.

Так хорошо служившее нам поле, на крепость которого все надеялись, внезапно лопнуло сразу в нескольких местах с громом, напоминающим отдаленные артиллерийские выстрелы. Сквозь сетку пурги при слабом свете луны, который с трудом проникал через облака, я разглядел, по крайней мере, три трещины, и все они были крайне опасны.

Во-первых, от матерого поля был оторван спасительный тупой выступ, так долго защищавший нас от сжатий, идущих с юга. Во-вторых, возникла трещина по левому борту и по корме. В-третьих, открылась еще одна трещина по корме.

Теперь наши аварийные базы были почти отрезаны от «Седова»; первая же подвижка льдов могла окончательно оторвать поле от корабля и унести его.

Вахтенным было приказано усилить наблюдение над льдом. Кроме вахтенных начальников, на палубе дежурили по очереди Буторин, Гаманков, Шарыпов и Гетман, на обязанности которых лежало бдительное изучение ледовой обстановки. Опасаясь за судьбу аварийного запаса, мы несколько раз осматривали наши базы. Но там пока что все было в порядке.

В ночь на 12 ноября барометр начал повышаться. Пурга прекратилась. На небе засияли звезды. Но ветер не утихал, и эти кажущиеся признаки успокоения никого из нас обмануть не могли.

Первые признаки сжатия появились в 16 часов 10 минут 12 ноября. Справа от корабля послышался режущий ухо треск,—лед нажимал на корпус и ломался, торосясь у самого судна. Через десять минут льды неожиданно отпрянули от правого борта корабля, и... мы увидели, что на юге, по ту сторону открывшейся накануне трещины, весь лед стихийно двинулся вправо. Звуки торошения теперь доносились со всех румбов. Сливаясь, они превращались в сплошной грозный гул. В течение каких-нибудь сорока минут справа от корабля образовалась огромная полынья шириной до 200 метров. За кормой появилось много трещин.

Буйницкого и Гаманкова не было на судне, они еще в 16 часов ушли к магнитному домику на очередные наблюдения. Мне не хотелось срывать их работу, и пока что я не тревожил их. Но обстановка с каждой минутой усложнялась, и я все чаще поглядывал на северо-восток — не идут ли наши наблюдатели с «магнитного хутора».

Их не было. А у борта корабля тем временем события развертывались в быстром темпе. В 20 часов 30 минут трещина, видневшаяся по носу судна, внезапно разошлась и превратилась в разводье шириной до 30 метров. Послышались толчки. На месте нашей стоянки льдины пришли в движение. Они взаимно перемещались: поля, находившиеся справа, уходили на юго-запад, льды слева понесло на северо-восток.

Старое поле с аварийными базами пока еще держалось у судна. Но оно испытывало сжатие невероятной силы, — на всю кромку жали движущиеся льды, стремившиеся увлечь поле за собой.

Внезапно корабль задрожал. Я выбежал на палубу и спустился по трапу на ледяное поле. Оно тряслось под ногами, вибрируя так, словно под льдом работали мощные турбины.

И вдруг из мрака выступил ледяной вал высотой метра в два. Он медленно катился к кораблю с юго-востока...

На палубе грянули выстрелы и замелькал красноватый огонек факела. Это был сигнал Буйницкому и Гаманкову.

Ледяной вал, наступавший с юго-востока, находился в 20 — 30 метрах от судна. Дрогнула гидрологическая палатка.

Буторин, Шарыпов, Соболевский едва успели перерубить растяжки, как раздался сухой и резкий треск и буквально под ногами у них тоненькой змейкой пробежала трещина, разделившая палатку на две части. Они едва успели перепрыгнуть через трещину, как она разошлась до 3 метров. В ней плавали полка и столик для записей — вся рабочая обстановка гидрологической будки.

Палатку мы успели высвободить с одного края и поспешно вытащили из воды. Гидрологическая лебедка удержалась на самом краю образовавшейся трещины. Все бросились к ней и начали вырубать ее из льда, чтобы перетащить поближе к судну.

В этот момент произошли новые события, которые заставили на некоторое время забыть о лебедке: послышался яростный грохот, и новая трещина завершила разрыв между кораблем и старым полем. Теперь у левого борта «Седова» остался лишь крохотный клочок льда шириной около 20 метров.

А Буйницкого и Гаманкова все еще не было. Они оставались где-то там, во мраке, среди ломающихся на куски, переворачивающихся, тонущих льдин, обломки которых быстро уносило все туда же — на северо-восток.

Надо было собрать людей на корабль — оставаться на движущихся обломках было небезопасно. Кое-как поодиночке они переходили на палубу. Вместе с нами, как всегда, были наши щенки Джерри и Льдинка. Они перепугались и дрожали, боясь прыгать через трещины. Пришлось перетаскивать их на руках.

И вдруг начал крошиться последний обломок поля, на котором стояли наши палатки. Мы не могли равнодушно наблюдать, как гибнут наши аварийные запасы. Надо было попытаться их отстоять, как бы это трудно ни было.

Соболевского, Бекасова, Гетмана и Мегера пришлось направить к палаткам. Они захватили доски, чтобы переходить через трещины. Если понадобится помощь, они будут сигналить светом и выстрелами.

Через несколько минут все четверо уже были на льду. Ловко перебираясь через трещины и разводья, они поспешно направились к едва видным в сумраке аварийным палаткам.

Несколько минут спустя к судну подбежали, наконец, долгожданные Буйницкий и Гаманков. Усталые, запыхавшиеся,

они остановились у широкой трещины, образовавшейся на месте гидрологической палатки, и с удивлением оглядывались вокруг, не узнавая внезапно изменившегося пейзажа.

— Шлюпку! — закричал Буйницкий. — Не перепрыгнем.

Но едва успели спустить шлюпку, как вдруг края трещины с жестким шорохом сошлись, и Буйницкий с Гаманковым в два прыжка очутились у трапа. Торопясь и перебивая друг друга, они начали рассказывать о том, что с ними произошло.

Оказывается, заканчивая свои магнитные наблюдения, Буйницкий даже не подозревал, что у корабля происходят такие крупные передвижки. Правда, он слышал звуки торошения, но мы все так привыкли к этой музыке, что она обычно не вселяла в нас особой тревоги. Поэтому, закончив работу, Буйницкий подозвал Гаманкова, который, как всегда, прогуливался с карабином за плечами в стороне от снежного домика, и они уселись под каким-то ропаком покурить и поболтать. Неожиданно на корабле раздались выстрелы. В темноте замелькал огонек факела. Буйницкий и Гаманков почувствовали, что лед под ногами у них дрожит, и...

Но они так и не успели закончить рассказ о своих приключениях. Их прервал сигнал общей тревоги:

— Все по своим местам, в полной готовности к выходу на лед!..

Именно теперь начинаются решающие минуты сжатия. Преодолев какое-то невидимое препятствие, льды ринулись на корабль. Все вокруг нас кипит и клокочет.

Справа по корме — открытая, черная, как аспид, дымящаяся от мороза вода. Слева — ломающиеся, сокрушающие друг друга ледяные глыбы. А с юго-востока, прямо в нос кораблю, наступает угрюмый зеленовато-белый вал.

Льды вплотную прижались к носу, жмут, давят на него. Пока «Седов» противостоит им своей мощной грудью, у него есть еще надежда на спасение. Но стоит ему повернуться к наступающему валу слабым бортом, и лед вспорет ему стальное брюхо, как нож рыбака вскрывает рыбу, — ни одно судно в мире не смогло бы противостоять такому мощному фланговому удару.

Корабль дрожит от напряжения. Но вот происходит нечто непредвиденное: начинается какой-то странный круговорот льдов. За кормой гигантское поле движется справа налево с такой легкостью, словно это кусок парафина, а не тяжеловесная льдина весом в сотни тысяч тонн.

— Пронесло!.. — тихо говорит со вздохом облегчения Андрей Георгиевич.

Но радоваться еще рано: справа наступает льдина. Она цепляется за нос корабля и увлекает его за собой.

«Седов» со стоном разворачивается на пять градусов, потом еще на пять, на десять, на двадцать... Вот-вот он станет бортом к наступающему валу. Мы молча стоим на палубе, бессильные чем-либо помочь кораблю, немые свидетели грозной бури.

Тем временем Александр Александрович Полянский, связавшись с радиостанцией мыса Челюскин, передает мое донесение, адресованное в Главсевморпуть:

«Состояние окружающего льда таково, что выгружать на него что-либо с судна невозможно. Подвижки льда продолжаются. Выходу экипажа на лед все приготовлено. Держим ежечасную радиосвязь с Челюскиным. Судно пока повреждений не имеет...»

Да, пока что судно повреждений не имеет. Но льды упрямо разворачивают его все дальше влево. К 22 часам нос корабля отошел на 30 градусов от своего первоначального положения. Еще немного — и льды расплющат судно. И только в самое последнее мгновение счастье поворачивается к нам лицом: у правого борта почти бесшумно нагромождается гигантская подушка совсем молодого льда. Она принимает на себя давление кормы, и корабль внезапно замирает на месте, упрямо выставив свой могучий форштевень навстречу грудам пака, катящимся с юго-востока...

Гигантский ледяной вал прокатился мимо нас, двигаясь все дальше и дальше на север. Его рокот постепенно стихал. Лишь изредка грубый голос катящегося вала врывался в нестройный хор бушующих вокруг нас льдов, всякий раз подавляя его своим хриплым звучанием.

Теперь мы были в относительной безопасности, хотя у правого борта продолжалось сжатие. Но что испытывали в эту минуту наши товарищи — Соболевский, Бекасов, Гетман и Мегер, отправившиеся час назад к аварийным базам? Во мраке ночи смутно мелькал красноватый огонек факела, установленного ими на льду возле палаток. Этот крохотный огонек действовал успокаивающе, — он свидетельствовал, что люди достигли базы и ожидают там, пока сжатие утихнет. Но с каждой минутой огонек факела уменьшался и становился все более тусклым,—льдину, на которой находились наши четыре друга, необыкновенно быстро уносило на север.

И вдруг на льду у палаток взвилось яркое белое пламя. Что это? Пожар? Сигнал бедствия? Раздумывать было некогда. Я подозвал Андрея Георгиевича:

— Берите с собой Алферова и Шарыпова и отправляйтесь к Соболевскому. Сжатие идет к концу. А в случае чего мы тут как-нибудь обойдемся и сами...

Прошло два долгих томительных часа, пока мы узнали, что

произошло у палаток. Было уже далеко за полночь, когда из мрака послышались шаги людей, смех, веселые шутки. Все объяснилось очень просто. Оказывается, желая согреться, наши товарищи вытащили из аварийного запаса паяльную лампу и разожгли ее. Яркий свет этой лампы ввел нас в заблуждение.

У палаток остались дежурить Гетман и Алферов; все остальные вернулись на корабль: сжатие утихло, и непосредственная опасность помещенным в палатках запасам продовольствия и снаряжения уже не угрожала.

Андрей Георгиевич доложил, что палатки унесены за полтора километра от корабля и что на пути к ним лежит изломанный лед. Поэтому доставить запасы поближе к кораблю не так просто.

После долгого аврала и трудной прогулки к аварийным базам люди смертельно устали и хотели спать. Но всем нам было не до сна, — мы хотели возможно быстрее выяснить, во что превратило сжатие старое паковое поле и что осталось от нашего хозяйства, которое мы с таким трудом и прилежанием налаживали в течение трех месяцев.

Люди зажгли факелы, фонари и разбрелись по льду. Огоньки блуждали, словно светляки. Спотыкаясь и падая, проваливаясь в трещины, мы с трудом пробирались от одной льдины к другой. Все вокруг было ново и незнакомо. В самых неожиданных местах находили разбросанные багры, пешни, доски, бочки с горючим.

Часть наших запасов была унесена на север, другая часть на восток. А склад аммонала, оборудованный под высоким торосом, отъехал на 200 метров к юго-востоку. Снежный домик, служивший для магнитных наблюдений, вообще найти не удалось. Он как в воду канул. Казалось, словно какой-то арктический Гаргантюа хозяйничал здесь в течение этих пяти часов, разбрасывая, перемешивая, ломая все, что мы соорудили на нашей льдине. Теперь надо было начинать организацию баз с самого начала.

Только под утро мы прилегли отдохнуть, не раздеваясь, готовые в любую минуту вскочить и продолжать авральную работу. На льду у аварийного запаса дежурные сменялись каждые четыре часа. Оставшийся на вахте Андрей Георгиевич до утра не смыкал глаз, чутко прислушиваясь к грозному гулу движущихся льдов. Изредка отголоски сжатия снова достигали «Седова», и тогда судно вздрагивало, заставляя измученных людей просыпаться.

Утро 13 ноября было таким же темным, ветреным и морозным, как все предыдущие. Подвижки льда не прекращались. То ослабевая, то усиливаясь, сжатия беспрерывно гро-

моздили торосы возле корабля. Мы не могли пассивно ждать полного прекращения этой сутолоки: до тех пор, пока аварийные запасы были хаотически разбросаны где попало, нельзя было поручиться за их судьбу. И после короткого отдыха мы принялись за розыски новой надежной льдины, которая могла бы заменить размолотое на куски паковое поле.

Поиски продолжались целый день: очень трудно было найти что-либо подходящее в кромешной тьме среди высоких торосов, рыхлых сугробов, растрескавшихся, изуродованных льдин. Только к вечеру Буйницкому, Гаманкову и Гетману удалось обнаружить в 500 метрах от судна, считая на северо-северо-восток, новое поле мощного льда, принесенное невесть откуда. Его размеры превышали квадратный километр. Просверлив лед в нескольких местах, мы установили, что толщина поля достигала полутора метров. Следовательно, оно вполне подходило для оборудования новых аварийных баз.

Пока Буйницкий, Гаманков и Гетман разыскивали новое поле, Соболевский с Недзвецким вели разведку дорожной трассы от корабля к унесенным на север палаткам. Эта разведка была тоже нелегким делом: за сутки между палатками и судном выросли десятки торосистых гряд, через которые надо было перебираться, как через горы. В конце концов Соболевскому и Недзвецкому все же удалось наметить вехами среди торосов извилистую линию будущей дороги. Кое-где следовало прорубить своеобразные штольни в ледяных скалах, кое-где надо было засыпать трещины, чтобы в них не проваливались сани при перевозке аварийного запаса.

У нас уже был богатый опыт ледового строительства, накопленный во время памятной аэродромной эпопеи. Поэтому мы рассчитывали довольно быстро проложить дорогу и перевезти все запасы на новое место.

Но обстановка сложилась так, что оборудование новых баз растянулось на довольно длительный период и далось нам ценой больших усилий: Арктика мобилизовала против нас все свои вооруженные силы — и льды, и ветры, и пургу, и морозы.

Когда теперь вспоминаешь эту темную, бесконечно долгую полярную ночь, в ушах звенит противный свист запутавшегося в снастях ветра, слышатся гулкие удары ломающихся ледяных полей и усталый голос Андрея Георгиевича, неизменно повторяющий одни и те же слова: «Ну и погодка! Чорт бы побрал такую погодку!..»

Стойкие южные ветры внезапно сменились северными. Нестерпимо холодные и сухие потоки воздуха обрушивались на нас, скатываясь с самой верхушки земного шара. Этот воздух обжигал лицо, словно раскаленный песок. Было трудно ды-

шать. Губы высыхали и лопались, ресницы смерзались. Летучий мелкий снег забивался во все поры одежды.

Трудно итти против такого ветра. Но еще труднее тащить при этом за собой тяжелые сани. А ведь нам нужно было перебросить из палаток, унесенных льдами за полтора километра от корабля, на новое поле несколько сот пудов грузов.

Эта труднейшая работа производилась силами всего экипажа, — на судне оставались лишь вахтенный, радист и повар. Ровно в 10 часов утра люди сходили на лед, волоча за собой бревенчатые сани, подбитые лыжами вместо полозьев, — эти сани смастерил Буторин. Сразу же они погружались в глубокий рыхлый снег и застревали, — ветер с исключительным проворством засыпал снегом все тропы, протоптанные людьми. Тогда вперед молча выходил Буторин или Гетман, — они брали на себя трудную роль ледовых лоцманов.

Высоко подняв фонарь, человек, идущий впереди, прокладывал дорогу своим товарищам в зыбучем рыхлом снегу. Он предупреждал о трещинах, указывал, как обойти торосы. За ним гуськом брели восемь человек с санями. На каждые сани клали до 20 пудов груза...

Перевозка аварийных запасов была начата 14 ноября. В этот день льды все еще двигались на северо-запад. Мы достигли рекордных координат: 85°37′,0 северной широты и 126°32′ восточной долготы. Но северный ветер с каждым часом свежел. Он с силой ударял прямо в лоб наступавшим на полюс ледяным полям, осаживал их. По опыту мы знали, что с часу на час направление дрейфа должно было измениться на прямо противоположное.

Надо было спешить, если мы не хотели потерять аварийные запасы. И люди работали, не щадя своих сил. Всего в этот день было сделано семь санных рейсов. На новой льдине установили малую палатку, разместили в ней аварийную радиостанцию, часть продовольственных запасов и снаряжения.

Больше других уставал Андрей Георгиевич. Такие прогулки по льду очень действовали на его больное сердце. Но он и слышать не хотел об освобождении от участия в авралах.

— Как же так? — говорил он, пожимая плечами. — А что говорит статья сто тринадцатая устава внутренней службы? Старшом есть непосредственный блюститель судового порядка. Как же я могу нарушать этот порядок?..

И, нагибаясь над камельком, он терпеливо начинал отдирать от своей окладистой бороды куски льда. Эта мучительная процедура обычно продолжалась не менее получаса.

— Сбрил бы ты ее, Андрей Георгиевич, — советовал я своему помощнику, — одна морока с нею...

— Что ты, что ты, Константин Сергеевич! — испуганно возражал он. — Этак гораздо теплее. Борода у меня вместо шлема. Да и времени для бритья не выберешь. Где уж тут бриться?!

И он снова склонялся над камельком, кряхтя и ворча.

* * *

Ночью выпал слабый снег. Северный ветер усилился до 6 баллов. Он преодолел, наконец, инерцию льдов и с силой погнал их назад. За сутки мы были отброшены на добрых 7 миль к юго-западу. Ртуть в термометре понизилась до 26 градусов ниже нуля. Но наутро работы были возобновлены ровно в 10 часов, как обычно.

На этот раз задано было совершить восемь рейсов. Задание было перевыполнено: команда перебросила в новый лагерь девять саней с грузами.

К утру 16 ноября ветер начал немного утихать. За сутки нас отнесло к югу всего на 2 мили. Но в то же время подвижки льда усилились. Ночью по правому борту неожиданно открылось разводье, быстро превратившееся в полынью шириной до 200 метров. Эта полынья шла с юго-востока на северо-запад до пределов видимости. Отовсюду доносился скрип и стон разрушавшихся полей молодого льда.

Чтобы облегчить перевозку аварийных грузов, был включен мощный судовой прожектор. Трофимов и Токарев перенесли его на левый борт, запустили аварийный двигатель, и голубоватый дымчатый луч прорезал мрак ночи.

Как описать зрелище, открывшееся нашим взорам в эту минуту? Надо быть большим художником и поэтом, чтобы обрисовать величие облитых голубым светом зубчатых, изъеденных ветром торосов, красоту гигантских гор, усеянных кристаллами льда, напоминающими фантастические цветы, своеобразие рваных черных теней, падающих на ослепительно белые сугробы. Скажу здесь только, что этот луч прожектора чрезвычайно ободрил наших людей, и перевозка грузов пошла быстрее. Словно маяк в бурном море, он указывал путь горсточке людей, карабкавшихся с тороса на торос с тяжелыми санями на буксире.

Десять рейсов совершили наши моряки в этот день. К 18 часам 30 минутам аварийный запас продовольствия и снаряжения был полностью перевезен на новое место. Бутории и Гаманков при свете прожектора быстро раскинули большую палатку и уложили в ней ящики и тюки. Сверх плана участники аврала доставили из унесенного льдом склада горючего две бочки бензина.

17 ноября продолжались перевозки запасов горючего. Было чертовски трудно тащить на санях круглые обледеневшие бочки. Тяжелые и скользкие, они то и дело скатывались и зарывались в снег. Их приходилось коллективными усилиями выкапывать, втаскивать на сани, увязывать тросами.

Барометр снова начал стремительно падать, предвещая очередную бурю. Ветер перешел опять к северу и гнал над льдами целые тучи острой и сухой снежной пыли. Однако в этот день удалось перевезти из старого склада в новый 16 бочек горючего и 5 мешков угля.

Но назавтра мы все же не выдержали этого свирепого снежного штурма и временно отступили, — пришлось прервать перевозку аварийных запасов.

Было бы рискованно в такую погоду отпускать людей с корабля. Да в этом теперь и не было жизненно-острой необходимости: ценой неимоверных трудов и лишений в предыдущие дни мы почти полностью спасли свои аварийные запасы. Оставалось перевезти на новую базу бочку авиамасла, несколько мешков с углем и деревянные козлы, которые стояли над майной для глубоководных измерений.

Несколько дней мы были в плену у шторма. Злобные холодные ветры атаковывали корабль то с севера, то с юга, то с запада, то с востока. Порою казалось, что мы попали в какую-то западню, — со всех сторон обрушивались на нас удары, способные сбить человека с ног.

Когда я вспоминаю эти дни, приходится лишь удивляться тому, что такая частая смена ветров не вызвала нового катастрофического сжатия. Видимо, на этот раз ледяные валы миновали «Седова» и прошли стороной...

Только теперь, когда ветры несколько утихли, мы смогли завершить оборудование новых аварийных баз. Перевезли к палаткам остатки грузов, все как следует уложили, пересчитали, проверили.

Буйницкий с Мегером отправились на поиски магнитного домика—нашелся же склад аммонала в 200 метрах от корабля! Уйдя под вечер, они вернулись только ночью, окоченевшие, усталые, злые.

Правда, Мегер бодрился и пытался показать, что ему, старому морскому волку, такие прогулки нипочем. Но это даже ему плохо удавалось, и в конце концов он признался:

— На нашем уважаемом Черном море работать гораздо интереснее.

Буйницкий коротко доложил мне:

— Домика нет. А на льду делается такое... такое, что сразу даже слов подходящих не подберешь...

Я предложил Буйницкому подробно описать результаты разведки в нашем «Дневнике наблюдений за жизнью льда». Через полчаса я с интересом прочел его запись:

«Вечером ходил с Мегером искать магнитный домик. К сожалению, не нашли. Настолько темно, что достаточно отойти от судна на 70—100 метров, как его уже не видно.

Лед в районе, где раньше стояли палатки и магнитный домик, так исковеркан, что узнать его невозможно. Появилась масса трещин и новых гряд торосов. Так как в последние дни держалась сравнительно высокая температура, большинство трещин покрылось еще очень тонким льдом. Не будь у нас некоторого опыта хождения по льду и большой осторожности, мы наверняка бы не однажды провалились. Ужасно темно, и, кроме того, все запорошило снегом. И только благодаря некоторому опыту соображаешь, что лед ненадежный: обстукиваешь, и палка легко его пробивает.

Трудно представить себе ту огромную силу, которая нужна была, чтобы так нагромоздить лед. Местами буквально не знаешь, куда итти, — везде гряды и нагромождения высотой в 3—4 метра.

В одном месте мы нашли нечто подобное кратеру небольшого вулкана: лед нагромоздило в виде усеченного конуса высотой до 4 метров. Когда заберешься наверх, перед тобой открывается огромная котловина, причем склон ее настолько крут, что спускаться внутрь кратера невозможно, — можно лишь скатиться. Свет фонаря слишком слаб, чтобы осветить котловину, и от этого она кажется еще более грандиозной и таинственной.

В нескольких местах лед треснул и разошелся на 10—15 метров, но вода почему-то в разводье не поднялась и замерзла на 1—1,5 метра ниже поверхности льда — образовались траншеи с вертикальными стенками довольно значительной высоты...»

27 ноября мы находились на 85°29′,6 северной широты и 124°12′ восточной долготы. За две недели до 27 ноября координаты были почти те же. Повинуясь изменчивым ветрам, корабль вместе со льдами на протяжении этих двух недель описывал замысловатую петлю, тычась, словно слепой, то на север, то на юг, то на восток, то на запад. Мы сделали за это время круг радиусом в 7 миль.

Казалось, что теперь, наконец, наступила долгожданная передышка. Должна же была иссякнуть энергия, превратившая некогда спокойные льды в этот дикий хаос! Но передышка продолжалась всего несколько дней.

Уже 1 декабря ветер перешел к западу и внезапно засвежел. Небо покрылось лохматыми облаками, первыми вестниками шторма. Поднялась пурга. Начинался настоящий ураган — третий за один месяц! Было от чего приуныть: вместо долгожданного успокоения зима принесла новое обострение ледовой обстановки.

Пурга намела на льду чудовищные сугробы, вышиной в несколько метров. Слой снега покрывал судно, словно теплое пуховое одеяло. Стоило на минуту выйти наружу — и пурга

мгновенно забивала снегом лицо, запорашивала глаза, ноздри, покрывала всю одежду ледяным панцырем.

Только 5 декабря пурга прекратилась, ветер отошел к северо-западу и начал стихать. Температура повысилась до минус 4,8 градуса. Небо стало проясняться. Показалась луна. И сразу же, точно по волшебству, изменилось все окружающее. Дрожащий лунный свет превратил нагромождение льдов в прекрасные сказочные замки, крепостные стены какого-то сонного царства. Сам «Седов», засыпанный снегом, с обледеневшим такелажем, напоминал гигантскую елочную игрушку, осыпанную сверкающими блестками.

Это феерическое зрелище лишило покоя наших фотолюбителей. Даровое лунное освещение обеспечивало идеальную четкость снимков. Немедленно все аппараты были извлечены из чемоданов и ящиков, и через несколько часов торжествующие фотографы демонстрировали свои негативы: десятиминутная выдержка обеспечивала прекрасные фотографии. Но в самом разгаре этих мирных занятий Арктика вновь достаточно внушительно напомнила о своей традиции: перемена ветра неизбежно должна вызвать подвижки льда.

Дело было после обеда. Воспользовавшись тихой, ясной погодой, Буйницкий, Гетман, Недзвецкий и Шарыпов отправились строить новый снежный домик для магнитных наблюдений, —после гибели нашей старой базы эти наблюдения снова пришлось вести в тоненькой шелковой палатке.

Через полчаса на корабль неожиданно примчался запыхавшийся Гетман. Он отыскал меня и одним духом выговорил:

— Возле палаток на новом месте трещина...

Это была крайне неприятная новость: неужели наша работа прошла даром и теперь, после трех недель упорного, нечеловеческого труда, придется все начинать сызнова и отыскивать третье поле?..

Гетман возбужденно продолжал, суетливо жестикулируя:

— Как змей подползла. Как змей! Разглядеть ее трудно — ниточка. На самую-самую малость под палатку не пролезла...

Я позвал своего старшего помощника:

— Андрей Георгиевич! Лед под палатками трескается. Надо проверить. Захватите с собой Буторина и Гаманкова...

Через несколько минут старпом и боцман в сопровождении Гаманкова и Гетмана уже побежали по льду к палаткам, смутно темневшим среди голубоватых скал.

Пока люди добрались туда, предательская трещина, которая только что была едва заметна, разошлась на 2 метра. Большая палатка с нашим драгоценным аварийным запасом

едва не повисла над дымящейся черной бездной,—она теперь стояла всего в полуметре от воды. Одна оттяжка была оборвана, и конец ее, закрепленный по ту сторону трещины, полоскался в стылой воде.

Извилистое разводье уходило с юго-востока на северо-запад до пределов видимости. По ту сторону лед с тихим шорохом перемещался, и оттяжка, оторванная от палатки, уплывала на север.

Андрей Георгиевич немедля организовал работу. Пока Буторин свертывал палатку, остальные люди привычными, ловкими движениями хватали ящики, тюки, бочки и оттаскивали их подальше от трещины, на новое место.

К 17 часам разводье беззвучно разошлось в полынью в 40 метров, а на севере открылось новое разводье. Оно шло наперерез первому и смыкалось с ним. Лопнул лед и на юге, в каких-нибудь 50 метрах отсюда. Одним словом, повторялась знакомая картина: могучее ледяное поле на глазах у нас превращалось в какую-то груду бесформенных обломков.

К ночи все как будто бы утихло. Разводья внезапно сошлись, нагромоздив новые гряды торосов.

Закончив вахту в полночь, я еще раз окинул взором причудливый лунный пейзаж. Было тихо. На небе мерцало полярное сияние. Вокруг луны дрожал радужный круг. Высоко, почти в самом центре небосвода, светилась холодная и равнодушная, но в то же время величественная и гордая Полярная звезда.

Я ушел в каюту и сразу же крепко заснул. А под утро меня разбудили скрип снастей, вой ветра и шорох льда. За ночь все вокруг резко изменилось. Ураганный ветер неистово рвал заиндевевшие праздничные флаги, поднятые над кораблем в честь Дня Конституции. Все небо было закрыто облаками, кругом снова все было черно и неприветливо. Пурга наметала новые и новые сугробы; корабль, казалось, врастал в лед и становился все меньше.

Четверо суток выл ветер. А к вечеру 9 декабря в его заунывную музыку вплелись знакомые басовые нотки льдов, — трещины вокруг судна возникали с такой быстротой, что казалось, будто какой-то невидимый гигантский топор рубил ледяные поля на куски. Трещины возникали в беспорядке и шли в самых различных направлениях. Они то пересекали друг друга, то шли параллельно, то бессильно упирались в торосы, то рвали торосистые гряды с необычайной легкостью. Предугадать направление и размеры очередной трещины было немыслимо.

Мы напряженно всматривались вдаль, туда, где стояли наши палатки: порвет или не порвет? Это была какая-то

нелепая лотерея, невольные участники которой вынуждены были ставить на карту все, что у них было: силы, здоровье, надежды...

В 23 часа 30 минут из-за палаток послышался глухой удар, и на белом поле льда легла черная тень.

— Порвало!..

— Алферов, Недзвецкий! На лед! Осмотреть палатки! — скомандовал я.

Вооруженные фонарями и баграми механики помчались по льду к аварийной базе. Через четверть часа красноватые огоньки фонарей беспокойно замелькали в воздухе, описывая круги. Это был призыв о помощи. Немедленно начался очередной общий аврал. Теперь надо было спасать малую палатку, в которой находилась аварийная радиостанция, — новая полынья раскрыла свою дымящуюся пасть в нескольких метрах от нее. Кроме того, в разные стороны от малой палатки расходилась целая сеть трещин, бравших свое начало в каких-нибудь 5—20 сантиметрах от края полотна.

Все поле крошилось и расползалось на куски — точь-в-точь как это было в ночь с 12 на 13 ноября. В нашем распоряжении теперь оставался лишь небольшой обломок поля, размером всего в 200 квадратных метров. И все грузы мы спешно перетаскивали на самую середину этого обломка.

В 1 час 30 минут ночи перевозка аварийных запасов была закончена. Ждали новых неприятностей: льдину могло расколоть на еще более мелкие куски и унести от корабля. Поэтому Буторин каждые полчаса наведывался на аварийную базу. Но подвижки неожиданно прекратились. Прекратились так же внезапно, как и начались.

На этот раз льды оставили нас в покое надолго. Мы могли, наконец, перевести дух и дать отдых нервам, изрядно потрепанным за месяц беспрерывных авралов.

НАШИ БУДНИ

Ясная зимняя ночь. Огромная золотая луна смутно озаряет ледовый пейзаж, такой обыденный и такой изменчивый: зубчатые венцы голубых торосов, их черные резкие тени, серебристая дымка тумана, скрадывающая линию горизонта, высокий темносиний купол, усыпанный звездами. Над мертвой пустыней полыхает призрачное пламя полярного сияния — щедрый и бесцельный дар природы угрюмому полюсу.

Много прекрасных слов можно найти для описания арктического пейзажа. Не случайно книги исследователей полярных стран читаются, как увлекательные романы, — сама при-

рода вкладывает в сердца полярников незатухающую искру поэзии. Но самое поэтическое из всего, что видят и чувствуют полярники, — это, без сомнения, таинственный и неверный свет полярного сияния.

Днем и ночью, утром и вечером мы наблюдали его удивительную игру, ни разу не повторяющую свои комбинации, расточительную и щедрую. То в различных частях горизонта появлялись мощные колеблющиеся завесы рубинового и изумрудного цвета — на языке метеорологии это явление называется «драпри». То через небосвод перекидывался сверкающий хрустальный мост, и яркий зеленый луч рассекал завесу мрака. То по небу вдруг начинали ползать фантастические огненные змеи, ежесекундно меняющие форму и окраску.

Иногда эти змеи неожиданно встречались в зените, образуя самое величественное явление из всех, какими нас дарит полярное сияние: в вышине сияла многоярусная блестящая корона, от которой во все стороны мчались многоцветные стрелы холодного огня.

Звезды тускнели и терялись в этой фантастической игре света, и по снегу перебегали легкие, едва уловимые тени, словно где-то далеко-далеко занялось зарево пожара.

Однажды, стоя на вахте, я был свидетелем совершенно необычного зрелища: волны зеленого пламени, охватившего весь небосвод, сошлись в зените, и из них выплыла сверкающая мрачными отблесками гигантская огненная птица. Она парила в вышине, распластав широкие крылья, сотканные из тончайших призрачных лучей. Не отрываясь, следил я за этим удивительным призраком, рожденным случайным сочетанием световых волн. Но вот прошла секунда-другая — и все исчезло. Лишь яркие звезды спокойно мерцали в вышине да где-то на юге светился одинокий зеленый луч.

Казалось, этими сияющими сигналами Арктика говорила нам: «Что ищете вы в этих широтах? Они не для вас, пришельцы с юга. Здесь царство вечного покоя...»

Но это лишь поэтический вымысел. Ведь когда-то и более южные районы Арктики считались недоступными для человека. Теперь же в этих районах не только созданы десятки полярных станций, но даже создается промышленность. Почему же мы должны останавливаться у 85-й параллели? Придет время, и гений советского человека сумеет освоить любые широты. Тогда люди с признательностью вспомнят и о нашей скромной экспедиции — об этой глубокой разведке одного из последних белых пятен Арктики.

И как ни трудна была для нас эта зима, мы делали все, чтобы наша разведка дала возможно более полные результаты.

* * *

Я уже упоминал, что мы старались проводить свои научные наблюдения возможно чаще и регулярнее, как бы тяжело ни складывалась обстановка вокруг нас. Даже в ноябре, этом месяце бурь и сжатий, Москва получала через каждые четыре часа метеосводку, составленную и зашифрованную по всем правилам. Кроме того, мы в этот период производили регулярные астрономические и гравиметрические наблюдения, исследования льда. При первой же возможности возобновлялись магнитные наблюдения.

Это было совсем не так просто—производить кропотливые вычисления в то время, когда все вокруг ходило ходуном и в любую минуту мог последовать приказ: «Всем сходить на лед». Но люди продолжали свою работу, зная, что всякий пропуск очередного срока — ущерб для науки.

Очень много хлопот доставляли в ту пору наблюдения за осадками. Как назло, столб, на котором стоял стакан, изготовленный Алферовым, то и дело попадал в сжатия. Его несколько раз опрокидывало, хотя мы всякий раз устанавливали прибор на новом месте. В конце концов льды разломали наш столб в щепы, и все сооружение пришлось возводить заново.

Но все эти трудности бледнеют перед тем, что пришлось испытывать за время зимовки Андрею Георгиевичу и его помощникам Гетману и Гаманкову, занятым гидрологическими работами. И раньше от них требовалось поистине сверхчеловеческое терпение, чтобы на ветру и холоде по нескольку раз опускать батометры на большие глубины, возиться с застревающими «почтальонами», разливать пробы воды, записывать показания приборов. Но к концу декабря, когда ударили тридцатиградусные морозы, эта работа превратилась в настоящую пытку. Батометры замерзали в руках у людей за те две-три минуты, что они находились на поверхности. Замерзал и блок-счетчик, на котором мокрый трос оставлял капли воды. Приходилось отогревать приборы кипятком. Но и это помогало плохо — через несколько минут все надо было делать сначала.

Только сознание исключительной важности этой работы поддерживало энергию в людях. Как ни тяжело приходилось, но Андрей Георгиевич со своими помощниками упорно брал одну гидрологическую станцию за другой. Они приносили интересные данные: так, нам удалось нащупать пульс Гольфстрима, который доносил даже в этот далекий от Атлантики район теплые воды, увлеченные из Мексиканского залива.

Струя относительно теплых вод была спрятана в толще

океана. Вот данные одной из зимних станций, сделанной нами 30 ноября 1938 года на 85°28′,7 северной широты и 123°50′ восточной долготы. Непосредственно под льдом термометр показывал минус 1,68 градуса. На глубине 150 метров температура повышалась до минус 0,79 градуса. Пятьюдесятью метрами глубже она составляла минус 0,60 градуса. А на глубине 250 метров термометры показывали уже положительную температуру: плюс 0,53 градуса. Наиболее теплые воды мы обнаружили в этом районе на глубине 400 метров: плюс 0,80 градуса. Дальше вновь начиналось постепенное похолодание, и на глубине 2 000 метров термометры показывали уже минус 0,81 градуса.

Примерно такое же соотношение температур мы обнаруживали и на других станциях. А чем дальше мы двигались на запад, тем выше поднимался горизонт теплых вод.

Около тысячи проб собрали наши терпеливые гидрологи. К концу нашего путешествия разнокалиберные бутылки с водой, тщательно закупоренные парафином и пронумерованные, заполнили все полки и даже проходы в каютах. Каждая из этих проб была добыта ценой огромных усилий.

Мы высоко ценили работу наших добровольцев-гидрологов, и каждый из нас старался помочь им как мог.

Проведение гидрологических станций сильно затруднялось из-за недостатка годных глубоководных термометров. Среди разных грузов нам удалось отыскать полный ящик совершенно целых, но бездействовавших приборов.

Очевидно, в них разорвались столбики ртути в капиллярных каналах, и поэтому они не могли действовать нормально. Долго вертел я в руках эти искалеченные термометры, придумывая способ их излечения. В конце концов решил на этих хрупких приборах испробовать испытанный способ, применяемый в таких случаях с обычными термометрами, — способ попеременного нагревания и охлаждения.

Зажег свечку. Взял термометр и начал нагревать над огнем шарик с ртутью. Блестящий волосок пополз по капиллярному каналу, и вскоре верхний резервуар заполнился ртутью.

Я охладил термометр и перевернул его. Столбик ртути оторвался и замер, фиксируя заданную температуру. Все было в порядке. Оставалось выверить показания прибора.

Притащили ведро снега и воткнули в него два термометра — исправный и только что «отремонтированный». Снег медленно таял. Сверили показания обоих термометров и записали поправки. После нескольких таких опытов можно было смело пускать новый прибор в дело.

Так была открыта походная мастерская, работавшая под лозунгом «Даешь здоровый термометр». Вдвоем с Андреем Георгиевичем мы перерыли весь ящик и наладили массовую проверку термометров.

Теперь нам было не так уж страшно потерять термометр, — мы могли заменить его запасным. Можно было действовать смелее и рискованнее.

Вскоре мы решили утеплить гидрологическую палатку, раскинутую над майной. В конце декабря вокруг этой палатки, сшитой из простого брезента, Гаманков, Шарыпов и другие зимовщики начали возводить толстые стены из снежных кирпичей. Работа подвигалась довольно быстро. Палатка оказалась как бы в снежном футляре. Между ее стенками и стенами снежного дома было оставлено пустое пространство в полметра для лучшей изоляции.

Затем в гидрологическую палатку притащили матрацы — хорошие, плотные матрацы из конского волоса — и настлали их на льду вокруг проруби. Зажгли два примуса. На примусы уложили толстые железные листы, — раскаляясь докрасна, они отдавали тепло воздуху.

В тот день, когда мы завершили отепление рабочего места гидрологов, мороз достиг 38,5 градуса. А внутри гидрологической палатки термометр показывал «только» минус 24 градуса, — по нашим условиям это было совсем тепло... К сожалению, матрацы впоследствии пришлось вынести, так как они мешали работе.

Нововведением, впервые осуществленным в эту зиму, были суточные магнитные станции. Для того чтобы проследить, как изменяются в течение суток элементы земного магнетизма, надо терпеливо просидеть в ледяном домике у прибора все 24 часа. И не просто просидеть, а сделать за это время несколько сот определений и произвести столько же записей.

Один человек физически не в состоянии вынести такую нагрузку. Поэтому суточные магнитные станции выполняли вдвоем Буйницкий и Ефремов, чередуясь через каждые шесть часов. В одной из первых станций принял участие и я.

Облачившись в тесные, узкие малицы, мы вдвоем с Шарыповым, который нес караульную вахту, охраняя наблюдателя, добрались до снежного домика. Стены домика отсвечивали нежным розоватым сиянием, — внутри его теплился огонек. Шарыпов принял вахту у Гаманкова, а я приподнял край одеяла, заменявшего дверь, и нырнул внутрь тесной хижины. Две стариновые свечи, прилепленные на краю своеобразной ниши, скупо освещали более чем скромную обстановку этого самого северного в мире научного учреждения: белые стены,

стул, вылепленный из снега, нишу, в которую вделан ящичек с рабочим хронометром, аккумулятор на полу, а в центре домика — магнитометр-«комбайн», у которого хлопотал Виктор Буйницкий.

Закончив очередной отсчет, он внес запись в тетрадку, вручил ее мне и торопливо убежал к кораблю — видимо, за эти часы мороз пробрал насквозь и теплую малицу, и валенки, и меховые чулки.

С магнитными наблюдениями я познакомился еще на «Садко». Их техника не очень сложна: необходимо через каждые пять минут производить отсчет места магнитного меридиана на горизонтальном круге магнитометра и время от времени астрономическим путем определять место истинного меридиана. Но на морозе любое, даже самое простое определение превращается в крайне сложное занятие.

Больше всего нервов и энергии отнимала возня с самодельной электрической лампочкой, питающейся от аккумулятора. Эту лампочку надо включать в ту же секунду, когда стрелка хронометра указывает очередной срок наблюдения. Но кустарно сработанный контакт не хочет включаться. Ты дергаешь его, нажимаешь обмерзшими, плохо слушающимися пальцами; он скользит, дает осечку; и только в последний миг, когда уже думаешь, что все пропало и что наблюдение будет сорвано из-за этой проклятой железки, лампочка вспыхивает и ты торопливо ловишь взглядом мельчайшие деления лимба.

В эту ночь над льдами бушевало яркое пламя полярного сияния, и волосок магнитометра качался, как пьяный, крайне чувствительно реагируя на каждый взлет небесных лучей. В тетрадке один за другим выстраивались столбики цифр, представлявших огромный интерес для науки. И как ни мерз я в негостеприимном ледяном домике, как ни клял непослушный контакт самодельной лампы, где-то в глубине души поднималось чувство большого удовлетворения сделанным: время, труд и энергия тратились не зря...

* * *

Суровая обстановка — хорошая школа. Прошло всего три-четыре месяца с тех пор, как на «Седова» перебрались люди с «Ермака» — новые люди, большинство из которых впервые попало на такую трудную работу, — и вот уже мало-помалу они втягиваются в новый жизненный режим, привыкают к нему, работают все более серьезно, вдумчиво.

Люди пристрастились к чтению. К счастью, на борту «Седова» оказалась неплохая библиотека. И в кубрике и в каю-

тах люди читали и перечитывали произведения Пушкина, Гоголя, Лермонтова, Толстого.

В моей личной библиотечке было довольно много книг об исследованиях полярных стран.

Больше всех зачитывался этой литературой Иван Гетман. Порывистый и увлекающийся молодой человек, он успел к двадцати пяти годам сменить добрый десяток специальностей. Чертежник машиностроительного института в Москве, вагонщик в шахте № 1-бис в Донбассе, монтер на Шпицбергене, доброволец Красной Армии, матрос Ленинградского торгового порта, рыбак треста «Мурманрыба» — таков далеко не полный послужной список Гетмана. В сущности, за эти годы он так и не приобрел настоящей профессии — всюду его томила жажда чего-то нового и нового, всюду ему казалось, что он делает еще не то, что хотелось бы. А за что именно надо было взяться — он сам хорошо не знал.

И вот — Арктика, ледокол «Ермак», ледокольный пароход «Седов». Необыкновенная обстановка, необычные трудности, непривычная жизнь... Периоды самозабвенного увлечения работой внезапно сменяются унынием. Потом снова начинается подъем энергии, снова — некоторый спад.

Коллектив это видит. Но никто не позволяет себе укорять товарища. Наоборот, с ним обращаются так же ровно и просто, как с остальными,—никаких упреков, насмешек, но и никаких поблажек, послаблений. Ведь поблажки так же убийственно действуют на человека, как и упреки. А я, как будто бы между делом, даю ему книги об исследованиях Арктики и Антарктики.

...У Гетмана и у других товарищей возникает желание расширить свой политический кругозор. К сожалению, «Ермак» не смог доставить нам книгу, о которой мы так много слышали по радио,—«Краткий курс истории ВКП(б)». Но нам на помощь приходят радисты Диксона. Они читают нам эту замечательную книгу по радиотелефону — главу за главой.

Часы слушания истории партии — самые тихие часы на корабле. Никто не проронит слова. У всех репродукторов сидят люди — группами по два-три человека. Внимательно слушают, записывают. Когда же радиопередача заканчивается, сразу возникает оживленный обмен мнений.

Некоторые из моряков до сих пор еще очень слабо разбирались в вопросах истории партии. Поэтому в кубрике единодушно решают просить партийную организацию о создании кружка. Эта просьба удовлетворена. Виктор Буйницкий получил еще одну дополнительную нагрузку — он стал пропагандистом. В кружок вошли Буторин, Гаманков, Мегер, Шарыпов, Алферов. Занимались они в кубрике.

Вскоре пришлось организовать и второй кружок — повышенного типа. Руководство занятиями партийная организация поручила мне. Мой кружок был более многочисленным — в него вошли Трофимов, Ефремов, Соболевский, Гетман, Токарев, Полянский, Бекасов, Недзвецкий.

По просьбе слушателей я начал преподавание с периода подготовки и проведения Октябрьской социалистической революции. Мы читали и изучали труды Ленина и Сталина, материалы истории гражданской войны, важнейшие решения партии. Наиболее усердно готовились к занятиям Соболевский и Недзвецкий. Они много читали, вели конспекты, активно участвуя в работе кружка.

К сожалению, почти беспрерывные авралы нередко мешали нашим занятиям. Но мы делали все, чтобы кружки работали настолько регулярно, насколько это возможно в ледовом дрейфе.

* * *

Нас часто спрашивали после того, как мы возвратились на материк:

— Как вы проводили часы досуга?

Люди, задающие этот вопрос, забывают об одной детали: того, что в общежитии именуется часами досуга, у нас, к сожалению, не было. Если мне и удавалось, например, выкроить за месяц один день отдыха, то в конце концов всегда находилось какое-нибудь «сверхпрограммное» дело, которое выполнялось за счет так называемого досуга.

Может быть, именно поэтому единственная партия шахмат, сыгранная нами по радио с зимовщиками мыса Челюскин, растянулась на целый год, что вызвало ехидную реплику наших партнеров, переданную нам по радио:

«Если у вас будут спрашивать, сколько времени требуется, чтобы продрейфовать через весь Ледовитый океан, отвечайте смело: не больше, чем нужно для того, чтобы сыграть партию в шахматы».

Часы досуга в нашем понимании — это часы всевозможных занятий, не относящихся ни к рабочему графику, ни к графику научных наблюдений. И вот эти-то занятия мне и хочется сейчас описать.

Я бы не сказал, что мы жили в идеальных бытовых условиях. Нелегко было мириться с вечной темнотой, с некоторыми ограничениями в питании, с чадными камельками. До сих пор с содроганием вспоминаю ежедневную утомительную и грязную процедуру очистки камельков от шлака: на зубах скрипит пыль, толстый слой сажи оседает на постель, на книги, на стол, на стулья... И все-таки даже те суровые условия,

в которых нам приходилось жить и работать, не идут ни в какое сравнение с тем, что испытывали наши предшественники, участники полярных экспедиций, организованных капиталистическими странами.

С первого же дня я старался сделать все, чтобы в отношении санитарии наша зимовка ничем не напоминала все предшествовавшие ей. И наш коллектив преуспел в этом.

Прежде всего мы позаботились о том, чтобы в помещениях корабля было и сухо и тепло. В каждой каюте был повешен градусник. Вахтенным было вменено в обязанность следить за тем, чтобы температура поддерживалась на определенном уровне.

Чтобы предотвратить появление грязи и паразитов, я ввел ежедекадные санитарные дни. Эти дни соблюдались самым строжайшим образом даже в самые трудные периоды дрейфа: раз в декаду каждый член экипажа был обязан вымыться в бане, привести в порядок свой туалет, переменить нательное белье, наволочки и простыни на койке и проветрить на воздухе матрац и одеяло.

Наиболее приятной из всех перечисленных обязанностей считалось посещение бани. Все с огромной охотой исполняли эту приятную повинность, нежась у раскаленного докрасна камелька. Даже самые заядлые любители попариться не могли придраться к этой каморке, скорее напоминавшей жаровню, чем баню. После дежурства в ледяном магнитном домике или в гидрологической палатке баня была блаженством.

Закончив мыться, красные, разморенные люди с трудом вылезали в коридор, заглядывали в кают-компанию, где стояла наготове бочка с квасом и кипел чайник на камельке, и степенно усаживались за стол, чтобы еще раз обсудить за кружкой кваса или стаканом чаю все преимущества бани.

Гораздо сложнее обстояло дело со стиркой. К этому делу никто не питал особого пристрастия. Правда, у нас был некоторый запас чистого белья, и мы в течение нескольких месяцев после ухода «Ермака» могли не заниматься стиркой, тем более, что у нас было достаточно забот и без этого. Но в декабре запасы иссякли.

Надо было что-то предпринимать. Если прошлой зимой нас выручали зимовавшие на кораблях уборщицы, то теперь мы могли рассчитывать только на свои силы. Увы, никто из команды пока что не проявлял инициативы в этом деле. Тогда был введен такой порядок: помещение бани предоставляется каждому на шесть часов. За это время надо выстирать шесть смен белья — на два месяца.

Лица товарищей выражали недоумение и растерянность. В глубине души я сам понимал, что шесть часов не такой уж большой срок для людей, которые только начинают осваивать прачечное дело. Но должны же мы экономить топливо!.. И, предупреждая вопросы, я сказал, что стираю первым.

После ужина я сгреб в охапку двенадцать простынь, три наволочки, три полотенца и твердым шагом направился в баню. Но здесь уверенность покинула меня. Чорт побери, в этом ворохе материи разобраться потруднее, чем в картах и лоции! Но время уходило, и раздумывать было некогда. Я знал, что сейчас на дверь бани устремлено четырнадцать пар глаз. Выйдет очень некрасиво, если капитан не уложится в срок, намеченный им самим.

Всякое дело надо прежде всего правильно организовать. И я решил устроить своеобразный конвейер, главным звеном которого были мои собственные колени. Раздевшись, забрался в ванну, поставив по сторонам два таза. В одном лежало белье, в другом была налита горячая вода. Я брал простыню и мылил ее у себя на коленях так, что пена летела во все стороны. Затем простыня перекочевывала в таз с горячей водой, а на колени ко мне уже ложилась наволочка. Она проделывала тот же путь.

К концу третьего часа я успел трижды намылить и выполоскать все белье. Правда, мои колени горели, как в крапивной лихорадке, а запасы мыла уменьшились сразу на три килограмма, но график был перевыполнен, что доказывало его полную реальность.

Таз с выстиранным бельем я отнес в кают-компанию и молча поставил на стол. Так же молча в кают-компанию заглядывали любопытные, которым хотелось проверить, чем кончился первый опыт. Они обходили вокруг стола, осматривали мокрое белье. Некоторые пробовали его на ощупь. Но даже самые придирчивые критики вынуждены были подтвердить, что дело сделано как следует.

Надо сказать, что седовцы оказались способными людьми и довольно быстро овладели проектной мощностью нашего банно-прачечного комбината, а Недзвецкий даже перекрыл мой рекорд.

Но вскоре и рекорд Недзвецкого был побит. Догадливый Александр Александрович Полянский начал регулярно слушать радиопередачи для домашних хозяек и выудил из эфира какой-то особо ценный рецепт стирки. Применив его на практике, Александр Александрович быстро стал чемпионом прачечного дела.

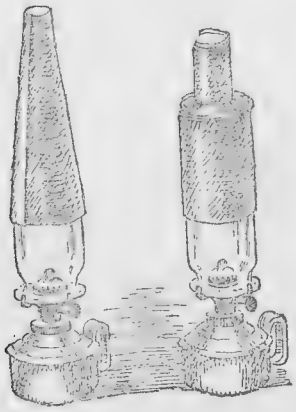
* * *

Видное место среди наших внеслужебных дел занимала упорная и кропотливая возня с производством самодельных ламповых стекол. Как известно, в Арктике эта деликатная вещь живет недолго — зимовщики станции «Северный полюс» тоже испытывали жестокий ламповый кризис.

На «Седове» же никаких запасов не было. Уже в первую зимовку большинство ламповых стекол полопалось. «Ермак» ничем не мог нам помочь в беде: на его борту стекол вовсе не было. И вот перед нами возникла сложная проблема: чем заменить эту нехитрую, но такую необходимую в домашнем обиходе вещь?

На всем корабле только у одного бережливого Полянского сохранилось целое стекло. Он берег его, как драгоценную реликвию. Моя лампа была увенчана хрупкой надстройкой: я бережно склеил фольгой от шоколада разбитое на добрый десяток кусочков стекло и опутал его целой сетью проволочек. К этому стеклу было страшно притронуться — оно едва держалось. Поэтому я не рисковал чистить его от копоти дальше той границы, которой достигал указательный палец, да и эту манипуляцию производил с величайшими предосторожностями. Густой налет сажи едва пропускал свет. И все-таки мне завидовали: как никак, а я пользовался настоящим ламповым стеклом фабричной выделки. Во всех же остальных помещениях корабля лампы были накрыты совершенно фантастическими колпаками самых различных конструкций.

Наилучшие стекла получались из банок, в которых когда-то находился фруктовый компот. Стекла второго сорта делали из литровых бутылок. Наконец, стекла третьего сорта изготовляли из бутылок, ранее содержавших коньяк. Лампы соответственно были переименованы во «фруктовые», «коньячные» и «литровые».



Наиболее величественно выглядели «фруктовые» лампы: лишенную дна банку ставили на хитроумно усовершенствованную горелку; на верхний край надевали длинный усеченный конус из старой карты — для улучшения тяги. Такая лампа давала вполне приличное освещение.

Изготовлять «фруктовые» лампы было нелегко, и их очень берегли. Когда же, наконец, стекло лопа-

лось, владелец лампы грустил целый день и подолгу рассказывал соседям о том, как произошло несчастье. Такая тихая грусть обыкновенно наступала после бурной вспышки гнева, сопровождавшейся характерными причитаниями, которые разносились на весь корабль. Поэтому координаты происшествия можно было угадать, не выходя из каюты.

Технический прогресс, как известно, движется быстро. К концу второй зимовки наши конструкторы изобрели лампу-люкс. Это «чудо искусства» выглядело так: на стеклянную банку из-под фруктовых консервов надевали плотно пригнанную металлическую крышку, изготовленную из консервных банок. Посредине крышки проделывали отверстие, в которое вставлялась тоненькая вытяжная трубка. Одну из первых ламп-люкс Алферов торжественно преподнес Андрею Георгиевичу. Мой старший помощник был до глубины души растроган этим подарком: он долго мучился до этого с какой-то невероятной коптилкой, напоминавшей скорее светильник пещерного человека, нежели лампу, достойную XX столетия.

Вообще увлечение изобретательской деятельностью распространилось даже на такое отсталое учреждение, как кухонный цех, хотя справедливость требует подчеркнуть, что обстановка в нашем камбузе отнюдь не способствовала творческой работе.

Принято думать, что мастера этой почтенной отрасли хозяйства жестоко страдают от жары. Не знаю, как обстоит дело на больших фабриках-кухнях, но в крохотном цехе Павла Мегера наблюдалось совершенно противоположное явление: наш бедный кок весь день трясся от озноба. То и дело он бросал свои кастрюли и бежал из камбуза в кают-компанию погреть свои озябшие руки над камельком.

В холодное время по утрам температура в камбузе понижалась до 25 градусов мороза. Естественно, что кок вначале не был склонен к творческим экспериментам, — где уж тут заниматься кулинарными опытами, когда пельмени замерзают прямо под руками!

Но нельзя же изо дня в день кормить людей все тем же борщом из сушеных овощей и все теми же свино-бобовыми консервами! Надо было во что бы то ни стало добиться большего разнообразия стола, и я по нескольку раз вызывал к себе повара и начинал ему говорить:

— Придумали бы вы что-нибудь такое неожиданное. Сюрприз какой-нибудь преподнесли бы команде — торт или пирожное, а? Вы знаете, как это радует людей... А продуктов у нас предостаточно...

Повар обиженно пожимал плечами:

— Насчет этого, извиняюсь, ничем соответствовать не могу. У меня не кафе «Метрополь» и не кондитерская...

Затем он в сотый раз говорил, что даже уважающая себя собака не согласилась бы проживать в этом обледеневшем камбузе. И как ни старался наш доктор, занимавшийся составлением меню, украшать его громкими названиями дежурных блюд, — они все подозрительно походили одно на другое; желанного разнообразия не получалось.

Потеряв терпение, я сам отправился в камбуз. В густом облаке пара тускло мигал огонек самодельной лампы. Пахло керосином... Запах проклятого керосина преследовал нас всю зиму. Мы слышали его и в своих каютах и в салоне. Руки повара, с одинаковой легкостью касавшиеся и коптилки и продуктов, переносили этот запах и на наши обеденные блюда.

На огромной плите медленно нагревались баки с грубым варевом, рассчитанным на долговременное потребление. Повар, одетый в ватник и стеганые штаны, поеживаясь, топтался у стола и рубил ножом жестянки с консервами.

Я заглянул в печь. Неумело разведенный огонь едва тлел.

Повар с недоумением поглядел на меня.

— Ну, кок, сегодня мы с вами готовим шоколадное печенье, — уверенно сказал я.

Изумление удвоилось.

— Какое печенье?

— Самое обыкновенное. Не хуже, чем в кондитерской.

Теперь-то можно признаться, что мне самому было далеко не ясно, как такое печенье делается. Но тогда я не мог и виду показать, что у меня есть какие-либо сомнения в этом деликатном вопросе. И я храбро потребовал, чтобы повар доставил из кладовой несколько килограммов белой муки, пяток банок сгущенного молока, пакет с сухим яичным порошком, пачку какао и сахар. Каждый из этих продуктов в отдельности был вполне съедобен и приятен на вкус. Следовательно, рассуждая теоретически, и смесь должна была получиться вполне съедобной.

Через несколько минут запыхавшийся повар приволок корзину с продуктами, и я приступил к делу. Разровняв горку муки, я вылил в нее сгущенное молоко, высыпал яичный порошок, какао, сахар, добавил изрядный кусок сливочного масла и смешал все это. Получилось липкое тесто темнокоричневого цвета. На всякий случай я подсыпал еще муки, раскатал из теста большой блин, разрезал его на полоски и начал стаканом вырезать кружочки.

Сконфуженный кок несколько скептически наблюдал за мной. Потом он подошел поближе и тоже взялся за дело — вначале с опаской, потом с охотой.

Ровно через час мы вынули из печи первую порцию румяного, аппетитного печенья. В этот день за чаем повар услышал столько комплиментов, сколько ему не довелось выслушать за все время дрейфа.

Это был хороший урок. Он подействовал на нашего уважаемого кока сильнее самого энергичного выговора или иного взыскания. Теперь он сам, не дожидаясь ничьей помощи, спешил изобретать кулинарные новинки. Сильнее всего хотелось ему «сконструировать» какой-нибудь торт. От старожилов «Седова» он слыхал, что его предшественник угощал экипаж по торжественным дням прекрасным пирожным «наполеон». Профессиональная гордость помешала коку разузнать подробности, и он ограничился тем, что осторожно выведал лишь самое общее описание этого аппетитного блюда.

Несколько дней спустя Мегер торжественно внес в кают-компанию какое-то странное «сооружение». Груда толстых, сыроватых блинов, прослоенная сгущенным молоком и сливочным маслом и осыпанная сахарным песком, должна была изображать собою прославленное пирожное.

Увы! «Наполеон» успеха не имел. Но это не огорчило нашего кока и не убило в нем проснувшейся инициативы: если уж он за что-нибудь брался, то остановить его было невозможно.

— Что ты знаешь? — сердито говорил он боцману, нажимая на шипящие буквы. — Ты, наверное, никогда и не ел настоящего пирожного. Приезжай к нам в Одессу, я тебе покажу, какие бывают «наполеоны»...

Неунывающий кок был непреклонен в своей решимости, и с тех пор каждая мало-мальски значительная дата ознаменовывалась приготовлением груды слоеного теста. Справедливость требует отметить, однако, что с каждым разом оно все более становилось похожим на настоящее пирожное.

Кроме того, Павел Мегер внес в наше меню и более существенные изменения. Он научился печь булки к чаю, пирожки, приготовлять из сухарей, изюма и сахара квас и даже... жарить селедку.

Жареная селедка считалась у нас особенным деликатесом. Попробуйте прожить год, питаясь одними консервами, и вы поймете, как мы стосковались по продуктам, лишенным специфического консервного привкуса.

У нас было несколько бочек сельдей. Но есть селедку в соленом виде в течение года подряд тоже не особенно приятно. И Мегер совершил смелый эксперимент. Он долго и упорно вымачивал сельдь в сменных водах, стараясь вернуть ей утраченные вкусовые качества свежей рыбы. Вымочив селедку, кок чистил и жарил ее на сковороде.

Жареная селедка имела огромный успех у всех, и за нее Мегеру прощали даже грехи «наполеона». Но коронным номером кулинарной программы нашего кока был, без сомнения, гороховый суп. Это блюдо пользовалось неизменным успехом у экипажа. И всякий раз, принимая комплименты, повар считал своим долгом рассказать его историю:

— Это же, ребятки, наш фамильный рецепт. Мой покойный папаша пятьдесят два года кормил гороховым супом наших черноморских морячков. Знаменитый был кок. Да... А однажды плавал он на «Чичерине». И вот едет на этом корабле пассажиром Кемаль-паша. Был такой государственный деятель в Турции. Ну, папаша, конечно, наливает ему тарелку супа. С сухариками, с гренками — все честь-честью. Откушал президент этого супа, удивился: высший класс! Такой еды в парижском ресторане не получишь... Вызывает он повара, благодарит и вынимает из кармана 30 лир: вот тебе, говорит, за твое поэтическое искусство. Ей-богу, не вру!..

В кают-компании раздавался гомерический хохот, а кок с невозмутимой гордостью поворачивался и медленно возвращался в камбуз.

* * *

Пожалуй, наиболее требовательными ценителями продукции нашего кока были два четвероногих пассажира «Седова» — Джерри и Льдинка, вконец избалованные командой.

Потешные щенки, подаренные нам малыгинцами минувшим летом, теперь вытянулись и превратились в настоящих лаек. Но до сих пор эти серые мохнатые псы пользовались всеми правами щенков, — люди очень привязались к ним и доотвала откармливали их лакомствами. Поэтому к супу, каше и макаронам Джерри и Льдинка относились крайне скептически. Они лишь уклончиво помахивали хвостами, учуяв запах снеди, приготовленной коком. Зато они очень любили сгущенное молоко, сахар и особенно шоколад.

Стоило кому-нибудь зашелестеть оберткой от шоколада, как собаки сейчас же поднимали уши и начинали умильно поглядывать на владельца лакомства.

Эти потешные собаки, родившиеся на дрейфующем корабле, росли в полном неведении о существовании иного мира, кроме «Седова», и иных живых существ, кроме нас; каждого же из нас они прекрасно знали и любили. Но достаточно было кому-либо одеться в меховую малицу, чтобы собаки пришли в страшное замешательство и начали неистово лаять. Когда же кто-нибудь становился на четвереньки, Джерри и Льдинка тряслись от ужаса, забиваясь в самый дальний угол кают-компании.

Хотя собаки были от одной матери, они по своему характеру и даже по внешнему виду резко отличались одна от другой. Джерри слыла у нас прямой и честной собакой, без всякого ехидства и двоедушия. Высокая, мохнатая, с острыми ушами и добродушной мордой, она унаследовала от Нордика лучшие качества полярной лайки: выносливость, преданность человеку, терпение.

Почему-то Джерри считала своей неуклонной обязанностью сопровождать людей, уходивших на лед. Какая бы холодная и ветреная погода ни была, она пулей выскакивала из кают-компании, едва заслышав шум шагов по трапу. Увязавшись за наблюдателем, она не отставала от него, пока не приходило время возвращаться на корабль.

Во время суточной магнитной станции Джерри укладывалась в ямку, которую выкапывал для нее в снегу дежурный по охране наблюдателя, и терпеливо лежала там до смены. Затем вместе со сменившимся наблюдателем она возвращалась на корабль, быстро съедала свою порцию и сейчас же убегала обратно, словно без нее станция не могла состояться.

Эту преданность очень ценил наш боцман, любивший во всем аккуратность и дисциплину. Он даже укладывал Джерри спать к себе в койку. А Александр Александрович где-то отыскал шар-поплавок от рыбацких сетей и подарил его Джерри. Он всерьез уверял меня, что у Джерри природные задатки способного футболиста. Собака действительно любила играть с этим шаром. Иной раз она гоняла его по льду часа полтора; зубами схватить шар ей не удавалось, и Джерри перебрасывала его то лапами, то мордой. Все покатывались со смеху, наблюдая за ее маневрами.

Жители кубрика открыли у Джерри еще один талант. Они уверяли, что у собаки прекрасный слух. В доказательство Шарыпов брал гитару и трогал струны. Джерри откликалась и начинала подвывать хриплым басом. Так же точно реагировала она на аккорды, взятые на пианино. Концерты Джерри пользовались в кубрике огромным успехом.

Маленькая кривоногая, немного похожая на таксу Льдинка не имела ничего общего с Джерри. Ее худая лисья морда с удивительно хитрыми карими глазами была воплощением лукавства. Болезненная и худая собака, Льдинка старалась прожить на корабле с наименьшей затратой сил и энергии. Она была самым откровенным подхалимом. Выпрашивая лакомый кусок, Льдинка была способна лечь на брюхо и подползти, виляя хвостом. Когда ее дразнили и щипали, она не сопротивлялась и все так же виляла хвостом. Только тогда, когда ей становилось совсем невмоготу, она молча хватала зубами обидчика.

В дальние экскурсии по льду эта лукавая собака ходить не любила. Она гораздо лучше чувствовала себя на мягком диване в кают-компании, нежели на снегу у ледяного домика. Но в трудные минуты Льдинка не терялась.

Я однажды наблюдал в течение получаса, как она пыталась взобраться на корабль, — трап был приподнят на полтора метра от льда. Вначале Льдинка, заметив меня, попыталась схитрить и возбудить жалость к себе: шерсть у нее внезапно поднялась дыбом, она задрожала и начала скулить.

Тогда я отошел в сторону, делая вид, что не замечаю ее. Льдинка сразу же перестала скулить и дрожать. Шерсть у нее улеглась, и она деловито забегала взад и вперед у трапа; увидев, что никто не идет к ней на помощь, собака решила взобраться на корабль самостоятельно.

Разбежавшись, она подпрыгнула, но до трапа не достала и, сорвавшись, упала на лед. Еще прыжок, еще один... Наконец ей удалось как-то зацепиться за нижнюю площадку трапа, и она, быстро перебирая своими кривыми лапами, взбежала на палубу и направилась прямо в кают-компанию.

Проказы и приключения наших четвероногих доставляли всем много развлечения. Упомяну здесь об одном из таких мелких, но забавных происшествий, скрашивавших нашу однообразную жизнь. Это история о том, как Джерри и Льдинка лишили Алферова лавров научного работника.

Как ни старались мы обогреть свою кают-компанию, на ее стенах нет-нет, да и появлялся иней. Больше всего инея скоплялось на головках двух болтов, проходивших сквозь деревянную обшивку стен. С течением времени на этих головках как-то образовались причудливые наросты ледяных кристаллов. Чем сильнее был мороз «на дворе», тем эти кристаллы становились солиднее. И, наоборот, когда температура наружного воздуха повышалась, головки болтов оттаивали.

Наш третий механик, человек не по летам степенный и рассудительный, долго присматривался к этим болтам. Наконец он заявил критически и безапелляционно:

— Не понимаю, зачем нужно ходить на мороз в метеобудку, когда все данные для сводки можно получить здесь же, в кают-компании!..

И он разработал целую систему наблюдений над болтами, доказывая, что с их помощью можно определять не только температуру наружного воздуха, но даже силу и направление ветра. Болты прозвали «универсальным научным прибором «Эскимос» имени Алферова». В течение нескольких недель третий механик исследовал свои болты, пытаясь предсказывать погоду. Иногда его предположения совпадали с данными приборов, и он гордо заявлял:

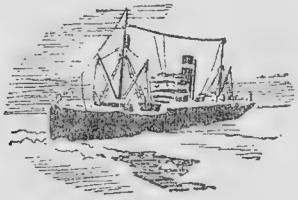
— Вот видите, мой аппарат никогда не ошибается!..

Но в самый решающий момент, когда некоторые уже готовы были признать за третьим механиком талант синоптика-провидца, произошло непредвиденное событие. Джерри и Льдинка, объевшись жареной селедкой, ночью вдруг захотели пить. Воды они не нашли и... «универсальный научный прибор» пал жертвой их жестких, шершавых языков, — собаки вылизали болты до блеска, сняв с них весь лед. Наутро бедняга Алферов был потрясен неожиданной утратой. Но предпринять что-либо было уже поздно, — к болтам надолго вернулся их прозаический облик...

* * *

...Вот так мы и жили на промерзшем и прокопченном насквозь корабле, среди поэтических полярных пейзажей и сугубо будничных дел. Трагедии ледовых бурь переплетались с мелкими юмористическими приключениями, а научные наблюдения большого значения перемежались ничтожными событиями, на которые в обычной обстановке никто и внимания не обратил бы.

Но для нас, оторванных от мира, не было ничего второстепенного и незначащего, — любое происшествие вызывало бурное обсуждение в кубрике и кают-компании. Проходили недели, месяцы, а люди все не забывали о том, как наш кок испортил хлеб в духовке или как Буйницкий с Гаманковым заблудились на льду в поисках палатки...



В НЕИЗВЕДАННЫХ ШИРОТАХ

НОВЫЙ ГОД — НОВЫЕ ТРЕВОГИ

Уже в середине декабря наши комсомольцы взялись за сооружение елки.

Но самый большой подарок был приготовлен нашему экипажу Москвой: 18 декабря мы получили молнию из Главсевморпути:

«30 декабря Политуправление будет проводить радиоперекличку членов семьи вашего экипажа с вами. Порядок переклички: ваши родственники будут говорить через станцию имени Коминтерна. Вы будете отвечать телеграфом через Диксон. Сообщите время наилучшего прохождения волн радиостанции имени Коминтерна, а также уверенной связи «Седова» с Диксоном. Срочно радируйте, кого персонально из родственников просит вызвать каждый член экипажа».

Мы не заставили ждать себя с ответом. Список приглашаемых к микрофону в тот же день был отправлен в эфир.

Все ходили радостно взволнованные, и только Буйницкий грустил: его родные жили в далекой Чите, и вряд ли можно было рассчитывать на то, что они успеют приехать в Москву к назначенному сроку.

От наших родных сыпались телеграммы:

«Выезжаем в Москву разговаривать с тобой...»
«Еду в Москву, слушай меня тридцатого по радио...»
«Вызывают Москву для радиоразговора с тобой...»

В Москву ехали отовсюду — из Архангельска, из Мурманска, из Одессы, из Ленинграда. Лишь из Читы никаких телеграмм не было.

В кают-компании и в кубрике только и разговаривали, что о предстоящей перекличке. Другие темы отошли на второй план.

— Нет, ты только подумай, — проникновенно говорил Алферов, — подойдут к микрофону моя супруга и дети, и весь мир их будет слушать. Весь мир, а?..

И он осведомлялся:

— Вы, капитан, человек бывалый, в разных морях плавали. Как там, на Цейлоне или на Филиппинах, хорошо слышно наш «Коминтерн»?

Я отвечал утвердительно, и лицо механика расплывалось в счастливой улыбке.

В последних числах декабря у механиков было особенно много работы: предохраняя от ржавчины подшипники, они «вручную» проворачивали гребной вал машины. Для этой цели служит небольшая ручная машинка с целой системой зубчатых колес. Крутить ручку машинки не так уж трудно. Раздражает и утомляет медлительность самого процесса: за день упорного труда удается повернуть вал всего на четверть оборота.

Было много работы и у остальных членов экипажа. Буторин и Гаманков в третий раз принялись плести трос для глубоководных измерений, — уже два раза сработанный ими линь обрывался и тонул на дне океана. Буйницкий обрабатывал магнитные наблюдения и спал не больше четырех часов в сутки. Андрей Георгиевич со своими помощниками брал одну гидрологическую станцию за другой. Мегер хлопотал в камбузе, готовясь к новогоднему банкету.

Одним словом, все мы были заняты, что называется, по горло. И все-таки на этот раз нам казалось, что время тянется очень медленно.

Наконец долгожданное 30 декабря наступило. За полчаса до начала радиоразговора все, против обыкновения, разошлись по своим каютам. На этот раз каждый решил послушать ра-

дио в одиночку, — хотелось создать иллюзию интимной беседы с родными и, хотя бы мысленно, побыть наедине с дорогими сердцу людьми.

Я подвинул репродуктор поближе к койке, лег и зажмурил глаза...

В 19 часов 30 минут из громкоговорителя послышалось знакомое обращение диктора: «Внимание, внимание, говорит Москва...» Речь поэта Гусева, теплое выступление Героя Советского Союза Мазурука и вдруг — чей-то взволнованный женский голос:

«Дорогой, родной Костя!..»

Я вздрогнул. Ведь это ко мне, только ко мне одному из миллионов людей, сидящих сейчас у приемников, обращены эти слова! Радио изменило голос, и было очень досадно, что я не сразу узнал его.

Чувствовалось, что Оля долго готовилась к своему выступлению. Ей хотелось как-то ободрить и поддержать меня. И она говорила о том, что я выполняю почетное задание, что она рада успешному ходу наших научных наблюдений, что весь СССР внимательно следит за дрейфом «Седова». Было немного обидно, что она не говорит о себе. И в то же время возникало какое-то хорошее, теплое чувство: вот настоящая дружба, — ведь ей тоже сейчас нелегко, а она находит горячие, убедительные слова, чтобы поддержать и успокоить меня...

Много времени спустя после встречи на материке Оля рассказала мне, что, отойдя от микрофона, она упала на стул и заплакала в три ручья; кто-то второпях сунул ей в рот ложку неразведенных валериановых капель, и она обожглась ими так, что весь вечер кашляла...

Мы оба хохотали над этим происшествием. Но тогда ей и мне было не до смеха.

«До свиданья, дорогой Костя!..»—послышалось из рупора, и голос диктора произнес: «Дмитрий Григорьевич Трофимов! Слушайте, предоставляем слово вашей жене...»

Теперь пришел черед волноваться и переживать нашему парторгу...

Нет, мы очень хорошо сделали, что решили слушать эту радиопередачу порознь. Мы постеснялись бы во всей полноте почувствовать это замечательное ощущение близости с родными, которых мы не видели так долго.

А диктор все объявляет и объявляет:

«У аппарата Софья Григорьевна, мать старшего помощника капитана товарища Ефремова».

Я слышу из-за тонкой перегородки немного смущенное покашливание Андрея Георгиевича, и он негромко говорит мне:

— Она из Ростова приехала...

А из репродуктора доносится ласковый, немного надтреснутый голос:

«Это я, Андрюша... С тобой говорит твоя мама... Ну, как ты живешь?.. У вас, верно, очень холодно?..»

На корабле старшего помощника не называют Андрюшей. Это имя звучит необычно в применении к бородатому моряку. Но ведь для наших матерей мы всегда остаемся детьми...

Передача движется к концу. Выступили уже все, кроме родных Буйницкого. Значит, они не успели приехать в Москву. Ведь Чита так далеко... И все-таки очень жаль, что наш Виктор лишен такой большой радости.

Я встаю с койки, чтобы пойти к Буйницкому и ободрить его. В это время диктор неожиданно произносит:

«Виктор Харлампиевич! Ваша мать и сестра не смогли приехать в Москву...»

В голове мелькнуло:

«Хорошо, что об этом напоминают. По крайней мере человек будет знать: о нем не забыли...»

Но диктор продолжает:

«...поэтому они будут говорить с вами из Читы. Внимание! Включаем Читу...»

Вот это действительно здорово!

А из репродуктора уже доносилось шипение, потрескивание. Скоро сквозь эту смесь звуков, засоривших эфир, донесся чей-то низкий, немного приглушенный, но четкий голос:

«Алло, алло! Говорит Чита... Говорит Чита...»

Радиоволны совершали длинный и трудный путь. Они неслись за десятки тысяч километров, — сначала из Читы в Москву, а затем, усиленные во много крат мощными агрегатами радиостанции имени Коминтерна, мчались к нам, в Арктику, на ледокольный пароход «Георгий Седов»:

«Внимание, внимание... Слушайте нас, Виктор Харлампиевич Буйницкий... Сейчас с вами будут говорить ваша мать и ваша сестра...»

И через мгновение до нас донеслись голоса родных Буйницкого. Невзирая на сверхдальнее расстояние, они были слышны прекрасно.

Беседа окончена. Начинается большой праздничный концерт. Но сейчас нам не до него. Все высыпают из своих уединенных помещений, собираются в кают-компании. Идет оживленный обмен впечатлениями, словно каждому из нас удалось побывать на Большой земле и повидаться с родными.

Александр Александрович уже работает ключом, передавая наш ответ на выступления родных. Целая цепь радиостанций настроена на волну «Седова», — через пятнадцать

минут нашу радиограмму уже читают вслух дикторы «Коминтерна».

31 декабря на корабле был обычный рабочий день. Команда продолжала все ту же нескончаемую работу, — готовили лотлинь для глубоководных измерений, распуская стальные концы на отдельные проволоки. Буйницкий и Гаманков несколько часов провозились на льду, измеряя его толщину. Было пасмурно, дул холодный восточный ветер. Лишь не надолго облака разошлись, и Буйницкий определил координаты, — Новый год мы встречали на широте 84°43',8 и долготе 129°11', почти на том же самом месте, на котором мы отмечали годовщину Октябрьской революции.

Это бесконечное топтание на одном месте начинало раздражать. Вот уже несколько месяцев «Георгий Седов» вместе со льдами кружился у 85-й параллели, между 123-м и 132-м меридианами. Решительное и быстрое движение на север, которое так радовало нас в первой декаде ноября, давно уже сменилось вялым и бессистемным шатанием.

Вначале наш корабль, делая зигзаги, спустился к югу, потом его отнесло далеко на юго-восток, далее мы двинулись опять на юг, потом на юго-запад и наконец на северо-запад. На карте дрейфа лежали запутанные петли, зигзаги, восьмерки. Если бы все эти кривые можно было выпрямить в одну линию, то оказалось бы, что в ноябре корабль продрейфовал 114 миль, а в декабре 168. Но фактически мы почти не сдвинулись с места.

Единственно, чем мы могли утешаться, было то, что «Фрам» Нансена несколько раз на своем пути описывал такие же причудливые петли, после чего его движение на запад возобновлялось. Утешение, правда, слабое, но что поделаешь...

Все же эти зимние месяцы прошли не зря. Нам удалось собрать для науки много новых данных. За четыре месяца самостоятельного дрейфа после ухода «Ермака», «Садко» и «Малыгина» мы, невзирая на очень трудные условия, успели провести 98 астрономических определений, 17 магнитных и 13 гравитационных наблюдений, 2 суточные магнитные и 10 гидрологических станций. Поэтому мы провожали старый год с приятным чувством исполненного долга.

К полуночи все приготовления к торжеству были закончены. Гетман и Шарыпов бережно внесли в кают-компанию изготовленную ими елку. Это тщедушное создание их творческой фантазии представляло собой сложную комбинацию из палки, прутьев от метелки и клочьев раскрашенной ваты. Елка была убрана цепочками из цветных бумажек, обвешана конфетами, самодельными звездами и бусами из фольги. Тонкие нити стеклянной ваты довершали роскошный наряд. Когда же

радисты включили электрический ток и засветились крохотные лампочки, спрятанные в ветвях, елка предстала перед нами во всем своем великолепии.

Возле елки засуетились кок и дневальный, — они заканчивали последние приготовления к грандиозному банкету, о котором в кубрике говорили уже несколько дней.

Как уже говорилось, капитан «Ермака» подарил нам двух живых свиней. Одну из них мы закололи и съели еще в ноябре. Другая же прожила в твиндеке почти четыре месяца. Под неусыпным надзором Гетмана она выросла и разжирела.

Эту свинью берегли для праздничного новогоднего ужина. За несколько дней до торжества ее, наконец, закололи, и наш кок получил в свое распоряжение прекрасное свежее мясо. И, надо отдать Мегеру справедливость, он на этот раз не обманул. На столе красовались пирожки, жаркое, различные соусы, — одним словом, было и на что поглядеть и чем закусить.

К полуночи в кают-компании собрались все зимовщики. Александр Александрович торжественно включил репродуктор, и до нас донеслись далекие шумы Красной площади — шорох неторопливых шагов, гудки автомобилей, чьи-то возгласы. Потом в тишине пробило двенадцать ударов, и загремел «Интернационал».

Все встали со своих мест и высоко подняли бокалы за родного и любимого Сталина, за того, с чьим именем связаны все наши победы, все наше счастье...

Грянуло громкое «ура», люди начали поздравлять друг друга с Новым годом. Я схватил заранее приготовленный фотоаппарат, попросил всех застыть в своих позах на несколько мгновений и нацелился объективом. Андрей Георгиевич щелкнул затвором. Мы сомневались, получится ли что-нибудь из этого снимка, но терпеливо выстояли на своих местах целых пятнадцать секунд. Сверх ожиданий, фотография получилась вполне приличной.

Когда фотографирование было закончено, мы отдали дань искусству Павла Мегера.

Слушая веселый новогодний концерт, передававшийся по радио из Москвы, никто из нас не замечал, как летит время. Поэтому я затрудняюсь сейчас с точностью сказать, в котором часу к нам пожаловал дед Мороз с мешком своих подарков. Пожаловал же он очень эффектно. Вначале раздался резкий стук в дверь. Это было неожиданно и таинственно: вот уже полтора года никто не стучался в кают-компанию. Все повернулись лицом к двери. Она приоткрылась, и на пороге появился некто с длинной седой бородой, красным носом и большим мешком за плечами.

Неважно, что борода была склеена из клочьев старой канатной пеньки, а традиционная снежная шуба была заменена собачьей малицей, — все-таки это был первоклассный дед Мороз!

На мгновение в кают-компании воцарилась тишина. Но тут же ее нарушили Джерри и Льдинка, набросившиеся на посетителя с яростным лаем. Не обращая на собак никакого внимания, дед Мороз подошел к елке, снял с плеч мешок, развязал его, засунул внутрь обе руки и неожиданно сказал знакомым голосом:

— Прошу получить подарки...

Только теперь мы заметили, что в кают-компании нехватало Бекасова. Когда же он исчез?

А дед Мороз продолжал бекасовским баритоном:

— Константин Сергеевич, это вам от всех редакций СССР!

Он вытащил из мешка гигантский карандаш, напоминавший хорошую дубинку, — недвусмысленный намек на мою усердную литературную деятельность в предпраздничные дни, тяготы которой ложились на плечи радистов: им приходилось сидеть по нескольку часов над передачей объемистых депеш, адресованных редакциям различных газет.

— А это вам, товарищ парторг, лучшее средство против ревматизма, — продолжал дед Мороз, вручая Трофимову пару новеньких шерстяных носков.

— Всеволоду Степановичу — в знак будущего осуществления мечты... — Проворная рука деда Мороза извлекла из мешка модель самолета и передала ее Алферову, — наш третий механик как-то обмолвился, что ему хочется стать пилотом.

Никого не обделил догадливый дед Мороз, — каждому был подготовлен подарок. Потом он снял бороду, сбросил малицу и, превратившись в Бекасова, уселся рядом с нами пировать.

Впрочем, ему и Полянскому в эту ночь то и дело приходилось вставать из-за стола и поочередно уходить в радиорубку, — из эфира на «Седова» сыпался целый дождь новогодних приветствий. Нас тепло поздравляли шахтеры Донбасса, студенты Гидрографического института, группа депутатов Верховного Совета Казахской ССР, команда парохода «Русанов», коллектив бухты Тихой, моряки Северного флота и многие другие организации. В коллективной телеграмме от наших родных, которые все еще находились в Москве, мы читали:

«Вечером мы приглашены на новогодний бал во Дворец культуры завода имени Сталина, где встретимся с лучшими стахановцами и ударниками столицы. За эти дни мы посетили музей Ленина, побывали на

выставке «Дрейфующая станция «Северный полюс», в Политехническом музее, в Музее изобразительных искусств. Осмотрели метро. Были в Большом и Камерном театрах. 1-го числа разъедемся по домам. Горячо поздравляем вас всех с Новым годом. От души желаем выполнить почетную задачу, возложенную на ваш замечательный коллектив».

Во втором часу ночи на «Седове» начался вечер самодеятельности. Наши танцоры и музыканты во всем блеске продемонстрировали свои таланты. Готовясь к исполнению своей традиционной лезгинки, доктор обмотал голову простыней, наподобие восточной чалмы, и вооружился двумя ножами, аккуратно обернутыми в серебряную фольгу от шоколада. Под дружные аплодисменты и крики «асса» он, как прирожденный горец, плавными кругами понесся по тесной кают-компании.

Его сменили Алферов и Шарыпов, исполнившие под аккомпанемент гитары, на которой играл Токарев, русский танец. Наконец пришел черед Ивана Гетмана, который решил продемонстрировать свои атлетические способности. Он приволок из кочегарки тяжелый колосник и начал играть им, как заправский чемпион по поднятию тяжестей. Надуваясь и пыхтя, наш кочегар то бросал тяжелый колосник вверх, силясь удержать его на вытянутых руках, то медленно выжимал его, демонстрируя мощность и прочность своих бицепсов.

Когда концертная программа была исчерпана, на середину стола вытащили патефон, и он безотказно развлекал нас до самого утра.

* * *

Новогодняя ночь, проведенная так празднично и весело, памятна еще одним обстоятельством: в эти часы барометр показал максимальное давление за все время дрейфа — 791,3 миллиметра. Мы находились в самом центре антициклона, и ветры нас не тревожили.

После длительных и энергичных ледовых сжатий такая передышка была очень кстати, и вахтенные каждый вечер с нескрываемой радостью вписывали в черновой вахтенный журнал одну и ту же короткую фразу:

«Подвижек не наблюдалось...»

Так прошло пять дней. Но никакая идиллия не бывает вечной, и вскоре усилившиеся ветры снова привели льды в движение.

Уже к концу дня 5 января возникли некоторые неприятности, заставившие нас возобновить самое бдительное наблюдение за ледовой обстановкой.

Это был лунный ветреный день. Шестибальный норд-ост вздымал снег, застилая им линию горизонта. Термометр пока-

зывал минус 30 градусов. Невзирая на холод и ветер, Андрей Георгиевич со своими помощниками с утра возился в гидрологическом домике — брал глубоководную станцию № 8.

В 16 часов раздался треск, и в 20 метрах от носа корабля лед лопнул; образовалась бесконечно длинная трещина, уходящая с севера на юг. Трещина начала довольно быстро расходиться и уже через полчаса достигла ширины в 100 сантиметров. При свете луны можно было отчетливо разглядеть этот черный рубец, внезапно перерезавший белую пустыню.

Сама по себе трещина не пугала. За время дрейфа мы достаточно насмотрелись на подобные явления. Гораздо хуже было то, что на сей раз трещина подошла к палаткам с аварийными запасами, — вода чернела в каких-нибудь 8 метрах к востоку от нашего большого парусинового дома.

Были разбужены Гаманков и Шарыпов, которые отдыхали после ночной работы; они отправились к палаткам проверить состояние льда.

К 20 часам посланные вернулись и сообщили, что пока все обстоит вполне нормально: под палатками лед держится крепко, в трещине сразу образуется молодой лед. Можно было предполагать, что тридцатиградусный мороз довольно быстро заштопает образовавшуюся прореху. Все же я дал распоряжение вахтенным усилить наблюдение: трещина, очевидно, возникла неспроста.

Ночь прошла относительно спокойно. Мороз крепчал. Ртутные измерительные приборы уже вышли из строя. Теперь мы измеряли температуру лишь спиртовыми термометрами. Синеватые столбики подкрашенного спирта падали все ниже и ниже.

Было трудно дышать. Густой, холодный воздух раздражал легкие. Беспрерывно потрескивали деревянные части судна,— они лопались от мороза с сухим и резким щелканьем, напоминающим выстрелы.

К четырем часам утра на месте трещины образовалось разводье шириной около 20 метров. От этого разводья отошла на востоко-юго-восток новая трещина.

Утром Гетман попытался сходить к прибору для измерения осадков, но вынужден был вернуться, — путь ему преградило разводье.

В ночь на 7 января (84°40′,0 северной широты и 123°36′ восточной долготы) параллельно разводью прошла новая трещина. Она также быстро разошлась в полынью шириной в 30—40 метров. Затем параллельно этим двум разрывам лег третий. Порой разводья затягивались молодым льдом, настолько крепким, что он выдерживал тяжесть человека. Но

потом поля матерого пака сходились и давили молодой лед или же расходились, и тогда возникали новые трещины.

Вечером 11 января, когда мы находились на 84°37′,5 северной широты и 122°45′ восточной долготы термометры показали самую низкую температуру из всех, какие мы наблюдали за время дрейфа, — минус 43,5 градуса. Облака пара, клубившиеся над льдами, рассеялись — трещины замерзли. Но назавтра разводье, образовавшееся 7 января, опять разошлось до 50 метров, и снова возле корабля поднялась туча густого пара.

Эти подвижки, незначительные по своим размерам, но чреватые весьма серьезными последствиями, продолжались до середины января. Мы все время должны были самым бдительным образом следить за ними: ведь на этот раз трещины проходили очень близко от наших аварийных запасов. Я бы не сказал, что такие наблюдения доставляли много удовольствия, — даже малицы из оленьего меха не спасали от сорокаградусного мороза. Но все эти затруднения были пустяками в сравнении с тем, что предстояло испытать в холодный ветреный день 16 января.

Я уже неоднократно описывал ледовые сжатия. Чтобы не повторяться, на этот раз приведу лишь перечень фактов, взятый из вахтенного журнала:

«16 января. 84°46′,3 северной широты, 121°16′ восточной долготы.

1 час 15 мин. Началось сжатие молодого льда в разводье слева по носу, образовавшемся вечером 12 января.

1 час 30 мин. Появилась трещина во льду слева по траверзу, уходящая к вест-норд-весту в расстоянии от судна около 200—250 метров, идущая перпендикулярно ранее образовавшемуся разводью, в котором происходит сжатие. Посланы на лед боцман Буторин и матрос Гаманков для осмотра аварийного запаса.

1 час 55 мин. Сжатие прекратилось.

2 часа 30 мин. Люди со льда вернулись и сообщают, что к палаткам пройти нельзя из-за вновь образовавшейся трещины, которая проходит от палаток в расстоянии 80 метров и идет в направлении приблизительно с западо-северо-запада на восток-юго-восток, соединяясь со старым разводьем, где происходит сжатие. В районе аварийного запаса подвижек льда не замечено.

11 час. 30 мин. Матрос Гаманков и машинист Шарыпов ушли на лед за ведром для собирания осадков.

12 часов. Выстрелами со льда от аварийного запаса дают сигнал о необходимости помощи.

12 час. 10 мин. На лед отправлены кочегар Гетман и механик Алферов.

12 час. 20 мин. Старпом Ефремов, радист Бокасов, машинист Недзвецкий и гидрограф Буйницкий ушли на помощь к аварийному запасу.

12 час. 30 мин. Прибыв к аварийному запасу, обнаружили, что при сжатии лед нашел на палатку с продуктами и снаряжением. Палатку разорвало. Часть ящиков придавило льдом.

Посланные ранее Гаманков и Шарыпов успели снять палатку и часть запасов, которым непосредственно угрожал лед, отнесли дальше. Прибывшие убирают от надвигающегося льда остальной запас.

12 час. 50 мин. Прибыла на помощь остальная часть экипажа. На судне остались капитан, старший радист и врач.

При осмотре состояния горючего замечено, что лед подошел к бочкам и начинает тороситься на них. Начали откатывать бочки с горючим от наступающего ледового вала. Разбиваем лед пешнями, кирками и освобождаем бочки.

13 час. 30 мин. Аварийный запас из палатки убран.

14 часов. Под тяжестью тороса треснула и начала опускаться кромка льда, на которой осталось пять бочек горючего...

Сжатие временами прекращается, временами усиливается до того, что работу приходится прерывать, так как льдины до 80 сантиметров толщиной обрушиваются и работа у тороса большого размера опасна для жизни людей.

15 часов. Извлечены из-под льда еще две бочки. Оставшиеся три бочки горючего достать не представляется возможным, так как они вместе со льдиной, погрузившейся в воду, находятся на две трети в воде. Усилившееся торошение представляет слишком большую опасность для работы в торосящемся льду; крупный лед заваливает бочки, и их вынуждены оставить до прекращения сжатия.

Поставлена веха у места оставшихся бочек. Торос достигает высоты 3 метров.

Начали отвозить в более безопасное место аварийный запас продовольствия и снаряжения на расстояние 40 метров от тороса.

15 час. 35 мин. Запас перевезен и покрыт брезентом.

При сжатии раздавило ящик с инструментом, примусами, керосинкой и проч. Частично сломан инструмент, о чем составлен акт. Сжатие прекратилось. Команда отпущена обедать.

С 16 часов — временами сжатие льда по носу судна в расстоянии 10—15 метров.

18 часов. Команда снова отправлена на лед на авральную работу с аварийным запасом. Бочки с горючим отвезены на расстояние около 50 метров. Оставшиеся под торосом три бочки достать нельзя, так как на льду, где они находятся, выступила вода. Установив вторую веху на торосе, оставили бочки до замерзания воды.

20 час. 30 мин. Работы закончены. Образовались новые трещины на северо-востоке от судна.

Дует юго-западный ветер силой 5 баллов. Температура минус 24 градуса...»

Люди очень устали в этот день. Они рисковали многим. Не будет преувеличением сказать, что в беспощадной схватке с наступающим ледяным валом им не раз приходилось ставить на карту свою жизнь.

Но когда наутро я созвал людей и сказал, что погребенные под торосом бочки с горючим должны быть спасены, ни один не возразил и не попросил освободить от участия в аврале.

Сжатия происходили почти беспрерывно. С глухим стоном и ворчанием льды упорно перемалывали в пыль площадку, на которой находились наши запасы. К утру 17 января ледяной вал подобрался на 17 метров к новому складу продуктов. Затем он

продвинулся еще на 7 метров. Пришлось всю работу начать сначала. Теперь аварийные запасы перетаскивали на середину соседнего поля — за 60 метров от вала.

Попытки добыть бочки с горючим из-под тороса, продолжавшиеся несколько часов, и на этот раз успехом не увенчались. Гигантский торос все еще не успокоился. Он трясся и шевелился, словно во время землетрясения. Вехи, поставленные накануне, были сломаны и завалены льдом. Сам торос беспрерывно менял форму. Из-под льдин сочилась вода. Даже подступиться к торосу было рискованно.

Все же эти три бочки с горючим надо было достать. Ведь они составляли десятую часть всех наших запасов. Мы берегли каждую каплю горючего. Легко ли было примириться с потерей такого богатства? И 18 января с раннего утра работы были возобновлены.

На этот раз наступление на торос было организовано планомерно. Мы решили снять его. Заготовили факелы, наточили пешни, сделали длинные металлические щупы, для того чтобы под водой нащупать бочки.

Опыт снятия торосов был: во время строительства аэродромов мы управились не с одной ледяной горой. Поэтому, невзирая на тридцатиградусный мороз и ветер, дело двигалось довольно быстро. К 18 часам утра торос был разобран на площади в 50—70 метров. Но лишь к 17 часам следующего дня поиски бочек увенчались успехом. Оказывается, они лежали в двухметровом углублении на краю льдины, которая накренилась и опустилась под тяжестью тороса. Немного промедления — и наше горючее ушло бы под лед, откуда вернуть его было бы уже невозможно. Но наши зимовщики задержали бочки длинными железными щупами, растолкали их, и они тяжело всплыли на поверхность под восторженные крики озябших и промокших людей.

Вернувшись на корабль, Андрей Георгиевич аккуратно записал в вахтенном журнале:

«19 января 1939 г. 17 час. 45 мин. 85°00′,0 северной широты, 126°17′ восточной долготы. Все оставшиеся бочки — одна с керосином, одна с бензином, одна с нефтью — извлечены и уложены вместе со всем прочим аварийным запасом горючего... При их осмотре обнаружены совсем незначительные повреждения тары. Температура минус 35 градусов».

Во второй раз пересекали мы заветную 85-ю параллель!

Все радовались этому событию. Но всеобщее торжество было омрачено одним весьма серьезным обстоятельством: бодрившийся все эти дни Андрей Георгиевич теперь, когда аврал закончился, как-то сразу сдал и осунулся. Трудный аврал до-

конал его здоровье, подорванное тревогами беспокойной зимней ночи.

Доктор внимательно освидетельствовал Андрея Георгиевича и принес рапорт:

«Учитывая пониженную работоспособность, связанную с неврастенией, неврозом сердца и общим состоянием, старший штурман Ефремов А. Г. нуждается в освобождении от физических работ и уменьшении нагрузки до четырех часов в сутки в течение двух недель. Считаю необходимым амбулаторное лечение до предоставления санаторного...»

Через час в кают-компании был вывешен приказ № 3, которым Андрей Георгиевич был освобожден от всех видов физического труда, а также от несения вахт и дневальства. Сделать это было не так уж трудно, — каждый с охотой брался заменить больного товарища. Сложнее обстояло дело с амбулаторным лечением. Запасы лечебных препаратов у доктора были небогаты, да и сама амбулатория — она же каюта врача — могла называться лечебным учреждением только условно.

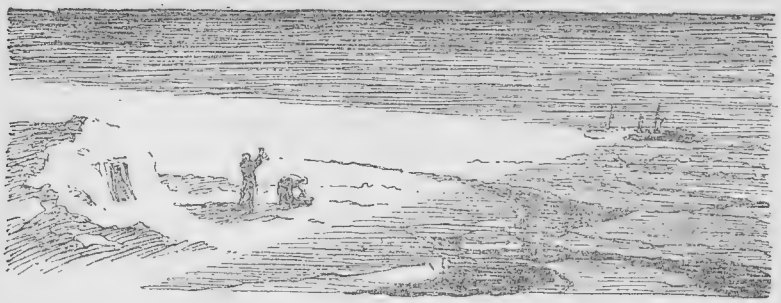
Тем не менее Александр Петрович Соболевский раздобыл в своей аптечке какие-то порошки и капли. Зная, что старпом не любит лечиться, доктор ухаживал за ним, как за маленьким ребенком. Чтобы нерадивый больной не сплавил лекарства в помойное ведро, он каждый вечер после ужина вызывал его к себе, и Андрей Георгиевич должен был глотать порошки под бдительным взором врача.

Старший помощник чувствовал себя как-то неловко и непривычно в положении больного. Конфузясь, он все время пытался доказывать, что у него ничего не болит, и мне то и дело приходилось ловить его за недозволенными занятиями. Я останавливал нарушителя приказа и категорически требовал подчиняться судовой дисциплине.

* * *

Льды все еще не успокаивались. Морозы не ослабевали. Все же мы старались по мере возможности продолжать свою обычную работу. 21 января на 85°06′,8 северной широты и 125°31′ восточной долготы была проведена очередная гидрологическая станция. За 8 часов упорной, трудной работы было взято 16 проб воды с глубин до 2 000 метров.

На другой день, невзирая на тридцатиградусный мороз, Буйницкий и Гаманков отправились на магнитные наблюдения. Им пришлось итти к своему ледяному домику по неспокойным ледяным полям, — уже с полуночи начались подвижки и образовались новые трещины. Но в этот день небо прояснилось, за-



блистали звезды, и Буйницкому не хотелось упускать благоприятную для наблюдений погоду.

На всякий случай мы установили бдительное наблюдение за льдом. Я приказал механикам приготовить к действию аварийный двигатель и прожектор, чтобы в случае необходимости осветить лед и указать дорогу Буйницкому и Гаманкову. Эта предосторожность оказалась нелишней.

В самый разгар работы, когда Буйницкий занимался очередными вычислениями, он вдруг услышал грохот, напоминающий выстрел из пушки. Как потом рассказывал нам магнитолог, ему показалось, что это рушится крыша ледяного домика, и он инстинктивно поднял руки. Но кровля была цела. Убедившись, что магнитометру непосредственная опасность не угрожает, Буйницкий выскочил из домика. Рядом, буквально в нескольких шагах, зияла свежая трещина больших размеров.

Таких трещин было несколько. Они отрезали от «Седова» ледяную площадку, на которой стоял домик, и теперь с палубы корабля было отчетливо видно, как движутся потревоженные льды. Была отдана команда:

— Вернуть людей! Включить прожектор!

Вахтенный схватил стоявший на палубе фонарь «летучая мышь» и начал размахивать им, подавая сигналы Буйницкому и Гаманкову. Шарыпов и Недзвецкий быстро запустили крохотный «Червоный двигун», и он бойко застучал, выпуская клубы дыма. Запела динамомашина. Длинный голубой луч прожектора лег на лед. Метнувшись сначала вправо, потом влево, луч нащупал на белом полотне снега две крохотные черные точки. Они медленно двигались к кораблю, то останавливаясь, то отступая назад, то вновь направляясь вперед.

Свет прожектора помогал Буйницкому и Гаманкову выбирать дорогу среди трещин и разводьев. Он был тем более кстати, что сильный порыв ветра погасил ручной фонарь, который

нес Буйницкий. Бо́льшая часть пути была уже пройдена, когда наши товарищи встретили неожиданное препятствие.

Перед ними лежала широкая трещина, заполненная мелкобитыми ледяными осколками, лишь слегка схваченными морозом. Надежные переправы поблизости отсутствовали. Сзади трещали и лопались льды.

Надо было итти на риск.

Гаманков первым ступил на зыбкую пленку, которой была затянута океанская бездна. Ему удалось быстро перебежать к противоположной кромке разводья, прежде чем осколки льда разошлись.

Буйницкому повезло меньше. Он был тяжело нагружен, — на плечах у него висели два ящика с сухими элементами и карабин. В одной руке Буйницкий держал потухший фонарь, а в другой хронометр. Он избегал резких движений, чтобы не встряхнуть этот нежный прибор.

Вступив на шаткий осколок льда, магнитолог почувствовал, что лед уходит куда-то вглубь и под ногами выступает вода. Отбросив в сторону фонарь, Буйницкий лег на шугу всем телом, чтобы уменьшить давление. Держа на вытянутой руке драгоценный хронометр, Виктор Харлампиевич другой рукой ухватился за край льдины и задержался. Подоспевший на помощь Гаманков принял от Буйницкого хронометр и начал вытаскивать на крепкий лед и его самого.

Мы с волнением следили за обоими. События развернулись так неожиданно и быстро, что мы при всем желании не успели бы во-время добраться до злополучной трещины.

К счастью, все кончилось хорошо. Гаманков помог Буйницкому выбраться из западни, и через полчаса оба уже были на корабле. Они старались бодриться и подшучивать друг над другом, но по их лицам было видно, что это происшествие стоило им большой затраты нервов.

В хлопотах мы и не заметили, как наступила значительная для нас дата — 23 января: исполнилось 15 месяцев дрейфа «Седова». В этот день мы находились уже на 85°11′,6 северной широты и 124°05′ восточной долготы, — все быстрее и быстрее льды увлекали нас на запад. Юбилейная дата была ознаменована на корабле... лишь очередной баней для экипажа, — люди получили долгожданный выходной день.

Далеко за полночь я открыл свой дневник. Уже много дней притронуться к нему не удавалось, — беспрерывные авралы и тревоги. Но на этот раз я решительно придвинул к себе потрепанную тетрадь, собрал разбросанные всюду листки с различными подсчетами и начал писать.

Вот что записано в дневнике под рубрикой 24 января 1939 года:

«Уже девятый день на горизонте в полдень появляется узкая, бледная полоска дневного света. Это лучи пока еще далекого солнца, которые заглядывают к нам за 85-ю параллель, отражаясь от верхних слоев атмосферы. В первой половине марта, прорвавшись сквозь тьму, они победят, наконец, полярную ночь и засверкают тысячами бриллиантов на белоснежной поверхности ледяной пустыни.

Появление солнца будет не только традиционным арктическим праздником, но и днем итогов нашей второй зимовки. Заканчивается вторая зимовка! Как легко написать эти три слова и как трудно выразить то огромное содержание, которое в них кроется!..

Исполнилось ровно 15 месяцев с того дня, как мы начали дрейфовать. А если прибавить к этому месяцы экспедиционного плавания, то выйдет, что мы уже полтора года скитаемся вдали от родины. Полтора года!.. Но мне кажется, что каждый из нас стал за это время лет на десять старше. Сколько испытаний выдержано, сколько опыта приобретено! И, пожалуй, наиболее ценный опыт — это практика наших научных наблюдений, борьбы со льдами в условиях арктических ночей.

Во-первых, на зимние месяцы выпадают наиболее интенсивные подвижки льда. Летом мы отдыхали от них. Теперь же льды тревожат нас почти ежедневно и ежечасно. Начиная с 15 сентября, мы насчитали уже 63 дня, когда льды торосились в самой непосредственной близости от судна. А ведь в темноте и на морозе, да еще в пургу, предохранять судно от опасностей, связанных с подвижками льда, значительно труднее, чем днем! Не легче следить в полярную ночь и за состоянием аварийных запасов, выгруженных на лед.

Во-вторых, темнота, морозы и пурга сильно затрудняют научные наблюдения.

Не далее как сегодня утром мы с Андреем Георгиевичем и Виктором Харлампиевичем подсчитали некоторые итоги своей деятельности и, честно говоря, сами изумились полученным цифрам. Без лишней скромности можно сказать, что за эту зиму, столь обильную тревогами, мы сделали максимум возможного.

Уже теперь мы имеем свое документально обоснованное суждение по целому ряду вопросов арктической науки. И на первое место среди научных проблем, освещенных нашим опытом во время второй зимовки, следует поставить наблюдения за дрейфом самого судна. Именно теперь, когда мы дрейфуем в высоких широтах, далеко от берегов земли, нам удается с исчерпывающей полнотой изучать зависимость движения льдов от ветра. Эту зависимость нетрудно проанализировать, сличая трассу дрейфа, проложенную на карте, с таблицей направле-

ний и скоростей ветров. Ведь мы ухитрились, невзирая ни на какие трудности, производить астрономические наблюдения в среднем через каждые 4,5 мили дрейфа (а по времени через каждые 24,7 часа); направление же и скорость ветра измерялись 12 раз в сутки. Поэтому при анализе собранных нами данных исключена возможность грубых ошибок.

Наши наблюдения уже достаточно ясно показали, что предполагавшееся в Арктическом бассейне течение, идущее с востока на запад, по крайней мере в нашем районе, должно быть исключено как основной фактор, влияющий на дрейф льдов.

Если такое течение и существует, то оно настолько слабо выражено, что принимать его в расчет как серьезную величину не приходится. Только один раз за все время нам удалось наблюдать при северо-западном ветре силою в 1 балл поступательное движение льдов в противоположном ветру направлении на 0,4 мили за сутки.

Такое движение льда можно было бы истолковать как действие течения. Но где гарантия, что в этот раз (к тому же единственный за все время!) льды двигались против ветра благодаря течению, а не потому, что где-то южнее на бесконечные ледовые просторы действовал сильный ветер, дующий с юго-востока?

Ветер, и только ветер, решает проблему движения льдов в районе нашего дрейфа! Это подтверждается самым придирчивым и критическим изучением и сравнением составленных нами таблиц астрономических наблюдений и наблюдений за движением воздушных масс.

Отсюда вывод: пока наш дрейф будет протекать восточнее долготы 90°, то-есть в районе, почти свободном от действия предполагаемого течения, пределов для продвижения «Седова» на север быть не может. И если комбинация ветров окажется благоприятной, то наш корабль может пересечь геометрическую точку, именуемую полюсом.

Но дождемся ли мы такой благоприятной комбинации? Эта зима какая-то странная, крайне неустойчивая. Ветер часто и резко меняет направление. Иной раз дважды за один день он обходит весь горизонт. Вот почему мы так медленно движемся вперед, хотя со времени прощания с «Ермаком» успели пройти 567 миль. Двигайся мы по прямой линии на север, как в начале ноября, — давно бы уже прошли полюс.

Крайне неустойчивая температура воздуха. Термометр отмечает резкие скачки.

Иногда в течение одних лишь суток температура меняется на двадцать с лишком градусов.

Удивляет крайне незначительное выпадение осадков. Снежный покров в среднем не превышает 20 — 25 сантимет-

ров. Дни с осадками чрезвычайно редки. С конца декабря стоят ясные морозные ночи.

Любопытные результаты дают наблюдения над льдами. Неустойчивые ветры вызвали многочисленные подвижки, сильно изменившие окружающую обстановку. Торошение часто захватывало не только молодой лед, но и старый, двухметровой толщины.

Увеличение толщины старого льда началось примерно лишь в первой половине декабря. Два с половиной месяца потребовалось для того, чтобы лед, напитавшийся летом пресной водой, промерз насквозь. Только после этого начали нарастать новые слои льда за счет морской воды.

Интересно изменение звуков торошения: чем крепче лед, тем больше сила этих звуков. Заметно отличаются и тоны звуков торошения молодых и старых льдин. При некоторой наблюдательности можно приблизительно определить на слух возраст торосящегося льда.

Большой опыт приобретен нами в организации магнитных, гидрологических и других наблюдений в трудных условиях арктической ночи.

Одним словом, во всех отношениях вторая полярная зима обогатила нас новыми полезными и ценными знаниями. Они дались нам не даром. Цена их дорога. Изрядно поистрепалось здоровье людей, затрачено много сил. Но какая победа дается дешево? Лучше ценою жертв добиться успеха, нежели ценой успеха обеспечить себе тихое и тусклое прозябание...»

Было уже очень поздно, когда я закончил свою запись и закрыл дневник. Корабль спал. Только на палубе слышались мерные шаги вахтенного, бдительно охранявшего покой своих четырнадцати товарищей. Где-то далеко-далеко звенели, сталкиваясь и переворачиваясь, могучие льды.

МЫ ОСТАЕМСЯ НА КОРАБЛЕ ДО КОНЦА ДРЕЙФА

Коротенькая радиограмма напоминала нам, что срок обещанной осенью эвакуации экипажа близок, что очень скоро мы должны будем передать судно смене, которая прилетит на самолетах.

20 января прибыла радиограмма Главсевморпути:

«Сообщите ледовую обстановку, возможность приема самолетов, подготовки аэродрома...»

Вопрос о смене экипажа предрешило памятное совещание на «Ермаке» 28 августа 1938 года. Нашему руководству, да и нам самим казалось, что больше двух зимовок в дрей-

фе провести физически невозможно. Поэтому, когда Шевелев заявил, что с наступлением светлого времени на самолетах будут присланы новые люди, все приняли это как должное.

Смущало нас только одно обстоятельство: сумеем ли мы силами пятнадцати человек подготовить аэродром? Ведь весной 1938 года над расчисткой посадочных площадок трудились сотни зимовщиков, и все же эту работу удалось выполнить лишь ценой большого напряжения. Но Герой Советского Союза Алексеев, участвовавший в экспедиции на «Ермаке», ободрял нас:

— Ничего, опыт у вас есть. Уверен, что подготовите для нас прекрасный аэродром...

Чем ближе подходило время к весне, тем больше было разговоров о предстоящей воздушной экспедиции.

Вообще-то говоря, мы могли радоваться смене. На редкость тяжелая зима, изобиловавшая сжатиями, авралами, тревогами, оставила глубокий след на каждом из нас. Тоска по родным и близким, по родине, по солнцу и зеленой траве и, наконец, просто по новым, — пусть даже незнакомым, но обязательно новым, — людям снедала каждого из нас.

Ведь это совсем не так просто — провести две долгие полярные зимовки в тесных каютах дрейфующего корабля, каждое утро и каждый вечер встречаться все с теми же людьми, всегда слышать одни и те же голоса, видеть одни и те же лица. Мы безошибочно знали друг друга по походке, по малейшим оттенкам голоса, угадывали настроение каждого. Казалось, все давно уже переговорено, все выведано, и даже говорить-то, собственно, иногда было не о чем. И как ни дружен и ни слажен был наш коллектив, мы скучали по свежему, новому человеку, как иной раз скучаешь по свежей, непрочитанной книге.

Нам предстоял длительный заслуженный отдых. Москва готовила нам теплую встречу.

Я знал, что нам готовят опытную, хорошо подготовленную смену. Не случайно мой учитель, боевой капитан «Красина» — М. П. Белоусов, радировал: «Встретимся на «Седове».

Видимо, его прочили в капитаны нашего дрейфующего корабля. Очевидно, и весь состав нового экипажа был укомплектован достойными моряками и специалистами. Как же не радоваться прибытию такой смены?

И мы радовались ей. Но где-то в глубине души в то же время возникало другое, несколько ревнивое чувство: как же теперь, когда так много уже пережито и выстрадано, когда бо́льшая половина работы проделана, взять и оставить

корабль? Ведь с ним связано так много переживаний, ведь каждая миля пройденного пути полита нашим пóтом, — можно смело сказать, что эти две зимовки составляют целую полосу в жизни каждого из нас, и притом, пожалуй, решающую полосу!

Может быть, заявить протест против смены? Но это выглядело бы как-то нескромно. И к тому же не так просто — безапелляционно и безоговорочно заявить о том, что мы целиком принимаем на себя всю ответственность за окончание дрейфа. Никто не знал, как долго продлятся скитания «Седова» по ледяной пустыне, — ведь теперь корабль был игрушкой ветров.

Нет, надо готовиться к сдаче дел. И я подписал приказ по кораблю:

«Предлагаю старшему помощнику и старшему механику подготовить к сдаче до наступления рассвета каждому по своей части инвентарь, грузы, продовольствие, отчетность и механизмы с таким расчетом, чтобы можно было сдать судно в минимальный срок, оставив смену в курсе всех дел, как в отношении судовой части, так и машинной, учитывая, что на сдачу дел времени будет не более одного часа — время нахождения самолетов на месте зимовки ледокольного парохода «Г. Седов».

Мы от всей души желали своей будущей смене успешной работы. Поэтому, используя накопившийся опыт, я посылал по радио один за другим подробные списки необходимого снаряжения, продовольствия, оборудования, которое наша смена должна была захватить с собой на самолетах. Ведь они могли без всякого труда раздобыть в Москве все то, что здесь, в дрейфующих льдах, для нас было совершенно недосягаемым.

Прежде всего я настоятельно рекомендовал доставить на «Седова» утепленную палатку — вроде той, какая была установлена на дрейфующей станции «Северный полюс». Нашу аварийную палатку, сшитую из простой парусины, ветер продувал насквозь. В случае аварии корабля разместиться в ней было бы трудно. А утепленная палатка, как показал опыт папанинцев, может до известной степени заменить жилой дом на дрейфующем льду.

Чтобы предотвратить неприятные происшествия вроде того, какое нам пришлось пережить 26 сентября, когда мы с трудом откачали воду, проникшую в корпус судна, я посоветовал привезти мотопомпу, способную отливать не менее 50 тонн воды в час.

Кроме того, нашим «сменщикам» следовало захватить запасные части к двигателям, динамомашину, рассчитанную на привод от ветродвигателя, новый радиопередатчик и много других не менее полезных вещей.

В Москву по радио была передана целая серия таких реестров. К участию в их составлении был привлечен и Андрей Георгиевич, и Буйницкий, и доктор, и наши механики, — хотелось составить списки так, чтобы ничего не забыть.

Некоторые списки выглядели весьма аппетитно. Мы включали в них все те предметы, о которых нам в течение двух зим приходилось только мечтать.

— Мясо мороженое — 100 кило, — с чувством читал Андрей Георгиевич, — рыба мороженая — 50 кило, сметана консервированная — 10 кило, изюм — 50 кило, грибы сушеные — 20 кило, лимонный сок натуральный — 10 кило, икра паюсная — 15 кило, дичь мороженая — 20 кило...

Как давно мы не испытывали вкуса этих продуктов!

Потом начиналось составление списков снаряжения. Мы советовали смене захватить с собой 120 пар шерстяных перчаток, 30 пар шерстяных варежек, 15 пар кожаных рукавиц с крагами, 50 пар шубных и 50 пар брезентовых рукавиц,— ведь у нас так сильно мерзли руки в эти зимы, а перчатки рвутся так быстро! В рекомендуемый список были включены и полушубки, и комбинезоны, и рабочие костюмы, и кожаные брюки, и ватные костюмы, покрытые прочным непромокаемым материалом. Зачем нашей смене мокнуть так, как мокли мы?

И уж, конечно, они могли обойтись без «фруктовых», «коньячных» и прочих ламп, — мы посоветовали привезти 5 фонарей «летучая мышь» и 20 стекол к ним, 130 ламповых стекол, горелки, фитили, пять электрических карманных фонарей, 100 кило стеариновых свечей.

Не были забыты и канцелярские принадлежности. Чтобы радистам не пришлось пользоваться этикетками от консервных банок и карандашными огрызками, я советовал доставить на самолете 10 кило писчей бумаги, 20 общих тетрадей в клетку, флакон чернил и 100 карандашей.

Даже наш кок принял участие в составлении заявки. Мегер говорил, что поварам вовсе необязательно возиться каждую декаду с ремонтом посуды, как это приходилось делать нам. Поэтому он представил длинный перечень насущно необходимых для камбуза предметов: три эмалированных чайника, два чайника для заварки чая, двадцать чашек, три ножа для мясорубки, четыре сита, поварская ложка и дуршлаг, нож для резки хлеба. Особенно настаивал кок на присылке соляной кислоты, которая была необходима для лужения медной посуды.

Корабль хотелось сдать в наибольшем порядке, какого только можно было достичь в условиях дрейфа. Андрей

Георгиевич и я целыми днями корпели над составлением подробных списков, в которых указывалось, какие предметы снаряжения имеются на корабле, как ими надо пользоваться и где они лежат. Это была своеобразная инвентарная опись, в которой было указано все: начиная с того, где найти секстан или термометры, и кончая списками рыбных консервов и перечислением посуды, уложенной в буфете.

Механики нарезали целые груды аккуратных кусочков фанеры и усердно выводили на них:

«Отработанный пар».

«Свежий пар».

«Пародинамо».

240 таких табличек было вывешено на вентилях, кранах, патрубках, — они должны были помочь новым механикам быстрее разобраться в сложной системе трубопроводов. Словно в каком-нибудь музее, каждый механизм был оснащен целой системой указателей и надписей.

Мы хотели, чтобы новые люди, которые сменят нас на корабле, с первого же дня почувствовали себя на нем, как дома. Поэтому была произведена уборка корабля, и его очистили настолько, насколько это было возможно. Со стен твиндека соскребли иней. На гротмачте установили новую рею для радиоантенны взамен сломанной ветром. Навели порядок в складе горючего: бензин, нефть, керосин перелили в новые, более исправные бочки.

Аварийный запас продовольствия я сократил, — в связи с наступлением светлого времени борьба со льдами облегчалась, и теперь на льду можно было держать меньше продуктов, с расчетом всего на два с половиной месяца, тем более, что во время весенне-летнего таяния они могли испортиться. Мы перевезли часть ящиков и бочек с продовольствием обратно на судно.

Будущей смене было рекомендовано захватить с собой новый аварийный запас, принципиально отличающийся от нашего: по примеру станции «Северный полюс» его следовало составить главным образом из концентратов. Ведь аварийный запас должен быть прежде всего компактным, легким и удобным для переноски.

Занятые этими хлопотами, мы как-то забывали о предстоящей разлуке с кораблем. Но время от времени из эфира приходили вести, заставлявшие нас невольно возвращаться к этой мысли.

В один из февральских дней за завтраком я заметил, что Александр Александрович Полянский чем-то расстроен и обижен. Это было странно, — обычно наш старший радист выглядел бодрее других и всегда веселил кают-компанию

шутками. Теперь же он сидел на своем месте молча, угрюмо потупившись.

— Что случилось, Александр Александрович?

Радист молча покопался в карманах, вытащил какую-то бумажку и протянул мне, коротко отрезав:

— Вот. Новых героев чествуют!..

Это была радиограмма из Воронежа. Адрес начинался обычно: «Арктика, ледокольный пароход «Георгий Седов». Но дальше шла незнакомая фамилия. Работники одной из воронежских организаций, случайно услыхав о зачислении в состав нового экипажа «Седова» их земляка, почему-то решили, что смена уже произведена, и с восторгом приветствовали его:

«Воронеж гордится своим отважным сыном, героически преодолевающим все препятствия суровой Арктики. На вашем примере будет учиться наша молодежь. Надеемся, что вы достойно завершите дрейф на славном ледокольном пароходе «Георгий Седов»...»

Я невольно улыбнулся, — воронежские товарищи несколько опередили события.

— Что же вы ответили им, Александр Александрович?

— Там на обороте написано, — буркнул радист.

Я перевернул листок. Крупными, четкими буквами была выведена сердитая надпись:

«Телеграмму адресату вручить невозможно тчк Такового пока на Седове нет».

Я прекрасно понимал радиста, — мне тоже становилось немного не по себе, когда я думал о том, что начатое нами дело будут завершать другие. К тому же в последнее время рождались новые, более серьезные опасения: а сумеют ли люди, которым придется принять у нас дела в течение какого-нибудь часа, быстро, на ходу освоить корабль? Сумеют ли они сохранить выработанный нами ценой двухлетнего упорного труда необходимый ритм работы?

Ведь для того чтобы освоиться с новыми, совершенно необычными условиями, потребовалось бы значительное время. А наш корабль в это время должен был, судя по всем расчетам, проникнуть в наиболее высокие широты, — уже в начале февраля мы приблизились к 86-й параллели. Со дня на день корабль должен был переступить черту, проведенную в этих широтах «Фрамом». Здесь надо было провести наиболее интенсивные научные наблюдения. Нам же предстояло как раз в этот период уступить палубу корабля новым, совершенно незнакомым с условиями дрейфа людям.

Эти доводы казались нам более вескими, нежели те чисто личные и, быть может, несколько эгоистические соображения, которые приходили в голову 20 января, когда из Москвы прибыл запрос о подготовке аэродрома к прибытию самолетов. Нет, дрейф отнюдь не наше частное дело. Мы должны поступить так, как это диктуют интересы государства, народного хозяйства и науки. Здесь меньше всего надо считаться с личными соображениями. Если для дела будет полезнее оставить в дрейфе наш коллектив, то мы должны попросту отказаться от смены.

13 февраля после вахты я зашел к нашему парторгу Дмитрию Григорьевичу Трофимову. Худой и бледный, он в последние дни с трудом передвигался, ноги его были поражены ревматизмом. Для того чтобы перешагнуть через порог, он осторожно поднимал обеими руками ногу, переставлял ее, потом проделывал ту же манипуляцию с другой и медленно брел по коридору, шаркая подошвами. Добравшись до машинного отделения, он садился на табурет и начинал работать. Все же никто не слышал от него никаких жалоб.

Я был уверен в поддержке парторга и поэтому откровенно высказал ему все, что думал по поводу предстоящей смены.

Дмитрий Григорьевич внимательно выслушал меня и задумался, глядя куда-то вниз. Потом он сказал:

— Что ж, надо делать, как лучше. Помнишь, как нам Сталин писал, — он уверен, что мы вернемся победителями. Как же мы после этого на полпути оставим корабль? Неудобно получится... Две зимы мы выдержали, выдержим и третью.

Мы решили вызвать поодиночке всех членов экипажа и откровенно, по душам побеседовать с каждым, чтобы узнать, как отнесутся люди к мысли о третьей зимовке. Решили беседы провести в каюте у парторга.

Много месяцев прошло с тех пор, но все еще помнится во всех деталях суровая и строгая обстановка этих бесед. Узкая, длинная каюта. Койка под жестким одеялом. На столике коптящая лампа, накрытая высоким бумажным колпаком.

Люди волнуются. Одни сразу и четко дают на мой вопрос утвердительный ответ. Другие колеблются. Невольно вспоминал разговор, который происходил за полгода до этого, когда «Ермак» уходил на юг, увозя с собою сменившихся людей. Тогда тоже у некоторых были и сомнения и колебания. Они неизбежны: не малое дело — добровольно оставаться на дрейфующем корабле в Центральном Арктическом бас-

сейне. И все-таки большинство членов экипажа дало на наши вопросы четкий и определенный ответ:

— Если это нужно — останемся...

После того как эти беседы закончились, я и Трофимов сообщили в Политуправление Главсевморпути:

«Отмечаем прекрасное моральное состояние всех зимовщиков, отсутствие всяких элементов склоки, недоразумений. Самочувствие и настроение ровное, как и в начале зимовки. В дальнейшем никаких стимулов к неудачному окончанию полярной ночи на «Георгии Седове» нет. Также отмечаем успешное выполнение всех производственных задач с отличными показателями. Характеризуем экипаж, как дружный, спаянный...»

Александр Александрович в тот же вечер передал наше донесение в эфир. Как реагирует на него Москва? Что ответят нам?

Для себя в глубине души я решил: ни в коем случае не оставлять «Седова». И все-таки как-то рука не поднималась написать домой: «Остаюсь».

Подумал, подумал и отправил такую дипломатическую телеграмму:

«Пришли с самолетом пять стаканов тонкого стекла, — не из чего пить чай...»

Пусть пока дело ограничится намеком, — вдумавшись в телеграмму, Оля поймет, что человек, собирающийся покинуть корабль, такую просьбу не посылал бы. А запасная чайная посуда мне и впрямь была нужна, — пяти стаканов, по моим расчетам, должно было хватить еще на год дрейфа.

* * *

14 февраля радио не принесло никаких новостей. Видимо, наше донесение внимательно изучали, не желая делать поспешных выводов. Предутренняя заря разгоралась все ярче, хотя корабль постепенно уносило дальше и дальше к северу (в этот день мы находились уже на 85°53′,1 северной широты и 120°33′ восточной долготы), — солнце нагоняло корабль.

Надо было всерьез думать о подготовке аэродромов. Наш немногочисленный коллектив должен был много потрудиться, прежде чем нам удалось бы разровнять подходящую полоску среди торосистых льдов. По опыту прошлого года был проведен специальный день подготовки к аэродромным работам, — всем было приказано подшить валенки, отремонтировать ватники, рукавицы, меховые шапки. Потом поздно будет заниматься этим делом. А удобная теплая одежда значительно увеличивает производительность труда.

Корабль на некоторое время превратился в пловучий портняжный цех. Не у всех работа спорилась, но люди орудовали своими нехитрыми инструментами с большим усердием.

На другой день все пятнадцать зимовщиков уже щеголяли в реставрированной одежде и обуви. Теперь следовало заняться подготовкой инвентаря — пешней, ломов, лопат, саней. Но мирное течение рабочего времени неожиданно нарушилось непрошенным вмешательством льдов: после долгого перерыва они снова зашевелились, и в полдень 15 февраля в кормовой части судна послышались резкие толчки, сопровождавшиеся шумом в продолжение 2—3 секунд.

Механики немедленно пустили в ход наш «Червоный двигун». Вспыхнул электрический свет, и мы внимательно осмотрели корпус судна. Никаких повреждений не было видно.

В час дня Буйницкий определил координаты. Оказалось, что за 17 часов мы продвинулись по прямой к северу всего на 0,4 мили, хотя в это время беспрерывно дул южный ветер силой в 3—4 балла. Что там впереди? Безмерные скопления льда или неведомый остров? Трудно было предположить, что в районе океанских глубин находится земля. И все-таки мысль о возможности неожиданного открытия занимала нас. В вахтенном журнале было отмечено:

«Дрейф на север замедлен неизвестными причинами. Особенно замедлен дрейф на северо-восток, при ветрах юго-западной четверти...»

После обеда произошло событие огромной важности, которое сразу заставило нас забыть о будничных делах дрейфа: мы, наконец, получили ответ на наше донесение.

Это была телеграмма начальника Главсевморпути:

«...Ознакомился с вашей радиограммой от 13 февраля. Чувствую, что седовцы готовы выполнить любое задание партии и правительства. Как полярник, как ваш друг, хочу поставить перед вами задачу — довести исторический дрейф силами вашего коллектива до конца, с непоколебимостью и твердостью подлинных большевиков. Дорогие седовцы, знайте, что за вашей работой, за вашим дрейфом следит весь советский народ, наше правительство, лично товарищи Сталин и Молотов».

Я немедленно созвал весь экипаж в кают-компанию, прочел вслух телеграмму и заключил:

— Пора решать, товарищи, окончательно. Нам оказывают большое доверие. Я бы сказал — исключительное доверие. Уже готовая, полностью укомплектованная экспедиция будет отставлена, если мы с вами проявим необходимую твердость и крепость. Как теперь быть: останавливаться на половине пути, передавать вахту смене и возвращаться на материк пас-

сажирами или же отказаться от этой смены и с честью завершить дрейф? Мы уже беседовали с каждым из вас в отдельности. Неволить никого нельзя. Каждый должен поступить так, как ему это подсказывает совесть. Кто не захочет или не сможет остаться, за тем пришлют самолет. Ваше мнение, товарищи?

В кают-компании на некоторое время воцарилось молчание. В эту минуту каждый решал для себя важнейший вопрос, от которого зависело очень многое в жизни.

Наконец молчание нарушил боцман. Он поднялся со своего места, необычно серьезный и строгий, и в упор спросил меня:

— Константин Сергеевич! Вот вы нас всех спрашивали: как, мол,—останемся или полетим? А сейчас нам надо узнать, как вы сами-то: останетесь или нет?.. Вы — капитан, вам и первое слово...

Я ждал этого вопроса. Четырнадцать пар глаз были устремлены на меня. Стараясь держаться бодрее, я ответил примерно следующее:

— Я прежде всего коммунист, товарищи. А партия учит своих членов не бояться никаких трудностей и преодолевать их. Если коммунист считает, что трудное, тяжелое дело надо совершить ради общей пользы, он его обязан совершить. Я останусь на корабле. Иначе поступить я не могу...

— Тогда и я остаюсь, — сказал боцман.

И сразу кают-компания загудела. Во всех углах слышался сдержанный разговор: люди советовались друг с другом, перед тем как сказать свое решающее слово. Потом заговорили громко, как-то все сразу, перебивая и опережая друг друга.

Полянский как радист, через руки которого проходила вся переписка с Главным управлением Севморпути, раньше других был в курсе готовившихся событий. Поэтому для него не было неожиданностью наше собрание, и он успел как-то внутренне подготовиться к нему. Зная, как трудно ему мириться с долгой разлукой со своими детьми и женой, я ждал, что он будет и на этот раз колебаться. Но дядя Саша сумел найти в себе достаточно силы, чтобы сказать:

— Чего там? Оставаться— так всем. Коллектив нельзя подводить...

Но часть людей все еще нерешительно отмалчивалась, хотя отовсюду слышались взволнованные голоса:

— Правильно! Всем оставаться!..

— Ставить на голосование!..

— Вместе начинали, вместе и кончим!..

Я остановил волнующихся товарищей:

— Так не годится. Это неправильно будет — силком заставлять людей оставаться. Пусть каждый сам за себя решает. Дело это почетное, и на каждое освободившееся место найдется сто кандидатов с Большой земли, добровольцев... Вот как вы смотрите, товарищ Гетман: хватит у вас сил проработать до конца дрейфа или нет?

Кочегар, подумав, ответил:

— Да что же... Я — как все. Куда мне податься от коллектива? Остаюсь...

Так один за другим все заявили, что они хотят остаться на корабле до конца дрейфа. Последним говорил наш кок. Со своим обычным юмором он заявил:

— Одному лететь в Москву как-то неудобно, — я к такому комфортабельному обслуживанию не привык. Стоит ли за одним поваром самолет присылать? Придется мне еще сварить сотни две борщей в моем холодном камбузе...

Речь кока развеселила людей. Теперь я снова взял слово:

— Итак, товарищи, мы решаем остаться. Большую ответственность мы принимаем на себя, — об этом надо помнить. Две зимовки мы прожили дружно и сплоченно. Кое-чего добились, — сохранили корабль, наладили научные работы. Давайте же и впредь будем работать по-настоящему. Есть предложение послать телеграмму товарищам Сталину и Молотову с просьбой разрешить нам довести дрейф до конца силами нашего коллектива. Это будет нашим лучшим подарком восемнадцатому съезду партии.

Бурными аплодисментами ответил экипаж на это предложение. И через час мы отправили по радио телеграмму:

«Москва, Кремль.

Товарищам Сталину, Молотову.

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович!

Экипаж ледокольного парохода «Георгий Седов», дрейфующего во льдах Северного Ледовитого океана, вместе со всем великим народом нашей родины готовится к встрече исторического XVIII съезда любимой партии. Мы решили, что нашим лучшим подарком знаменательному съезду будет наша работа без смены на ледокольном пароходе «Георгий Седов» до выхода его из льдов Арктики. Несмотря на то, что партия и правительство готовят нам летную экспедицию и тем самым возможность замены нас новым составом зимовщиков, мы, учитывая большой научный и практический смысл продолжения дрейфа старыми участниками, единодушно готовы остаться на ледокольном пароходе до конца дрейфа.

Заверяем Вас, Центральный Комитет партии, правительство и весь великий народ нашей родины, что мы с честью выполним это взятое нами обязательство и, закончив дрейф, сделаем ценный вклад в советскую

науку, покажем образцы мужества, выдержки и отваги советских патриотов.

Ваше имя, товарищ Сталин, является для нас той путеводной звездой, которая приведет нас на родину победителями.

По поручению экипажа «Георгий Седов»
капитан Бадигин, парторг Трофимов.

Борт «Седова», 15 февраля 1939 года».

Домой я и на этот раз ничего не сообщил. Трудно было подобрать нужные слова. Изорвав в клочки несколько вариантов телеграммы, решил, что будет лучше, если родные узнают о совершившемся факте из газет.

* * *

На корабле царило немного нервное, приподнятое настроение. Все ждали, как встретит Москва рапорт, посланный товарищам Сталину и Молотову. Телеграмма начальника Главсевморпути вселяла уверенность, что наше желание будет удовлетворено. Но в то же время хотелось получить окончательное подтверждение, оставят ли нас на корабле до конца дрейфа.

На другой день после памятного собрания, 16 февраля 1939 года, мы находились на широте 85°54′,9 и долготе 120°29′. Теперь вахтенные прокладывали на карте линию дрейфа совсем рядом с трассой «Фрама». Нам оставалось продвинуться к северу всего на полмили, чтобы достичь этой черты. Устойчивые южные ветры, казалось, должны были помочь нам довольно быстро пройти эти полмили. Но теперь льды, как назло, почти не двигались вперед, к полюсу. А как нам хотелось именно теперь, когда коллектив принял решение остаться на корабле до конца дрейфа, порадовать своих соотечественников известием о новом рекорде.

Прошли еще сутки. Наступило 17 февраля, туманный, серый день. Скованные тридцатиградусным морозом льды вели себя очень спокойно. Легкий юго-восточный ветер вылизывал плотные, словно утрамбованные сугробы. Темные тучи лениво ползли на северо-запад, закрывая весь небосвод. Ни одной звезды не было видно. Только слабый, какой-то немощный свет далекой зари едва-едва брезжил на юго-востоке. Определить координаты, не видя небесных светил, было невозможно.

В 8 часов утра я передал вахту Буйницкому и лег спать, распорядившись устроить очередной санитарный день: надо было убрать помещения, проветрить постели, постирать белье. Сам я рассчитывал заняться этими сугубо прозаическими делами после ужина.

Однако обстоятельства сложились несколько иначе, нежели я предполагал.

Около часа дня ко мне в каюту неожиданно вбежал Буйницкий — в длинной меховой малице, которую он не успел даже снять, в заиндевевшей меховой шапке, раскрасневшийся от мороза, восторженный.

— Константин Сергеевич! — воскликнул он. — Поздравляю вас!..

Я уже догадывался, в чем дело, но на всякий случай спросил:

— С чем?

— «Седов» находится на 1,2 мили севернее «Фрама»...

Да, это была чудесная новость. Серенький, будничный день сразу стал праздничным. Но насколько точны определения, полученные Виктором Харлампиевичем? В таком деле нужна самая придирчивая, двойная и тройная проверка.

— Давайте сделаем так, Виктор Харлампиевич, — сказал я: — проверьте координаты по четырем звездам, чтобы не было и тени какой-либо неточности...

— Будет сделано, Константин Сергеевич!

Буйницкий вышел на палубу и начал кропотливо возиться со сложным универсалом Керна. Он прицелился сначала на одну из звезд Большой Медведицы, потом на Поллукса, на звезду Альфу из созвездия Андромеды и, наконец, на Капеллу. Потом он убежал к себе в каюту и занялся вычислениями.

Немного погодя он принес мне листок бумаги, испещренный цифрами, и сказал:

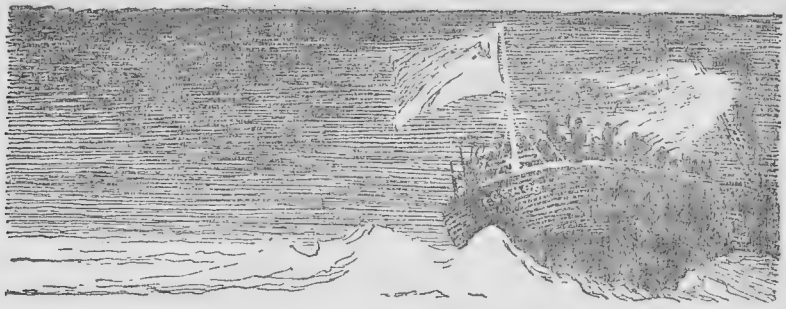
— Ручаюсь за точность до полукабельтова...

Вычисления подтверждали, что «Седов» в 13 часов 24 минуты 17 февраля 1939 года находился точно на 85°56′,7 северной широты и 120°13′ восточной долготы. Рекорд «Фрама», поставленный им 15 ноября 1895 года, — 85°55′,5 северной широты. Следовательно, с этой минуты первенство в проникновении к высоким широтам перешло к «Седову».

Все будничные дела были отставлены. Услышав долгожданную новость, люди быстро сбежались в кают-компанию. Я сообщил координаты, напомнил историю дрейфа «Фрама», сравнил этот дрейф с нашим, поздравил экипаж с победой и в заключение сказал:

— А теперь, товарищи, прошу с карабинами к государственному флагу. Ознаменуем наш рекорд торжественным салютом...

Несколько минут спустя все пятнадцать зимовщиков собрались на корме. Изношенный, немного полинявший от



снежных бурь и штормов, но попрежнему гордый и величественный стяг СССР дрогнул и пополз вверх. Когда он поднялся и ветер заколыхал его широкое полотнище, я подал сигнал. Раздался дружный залп, эхо которого подхватили льды. Загремело «ура». Потом новый залп огласил ледяную пустыню. Пять раз прогремел в морозном воздухе боевой салют. Облачко сизого порохового дыма окутало кормовой флаг. И, словно откликаясь на наш салют, звездное небо опоясалось трехъярусной зеленоватой лентой полярного сияния...

19 февраля из Москвы прибыла коротенькая радиограмма, подписанная руководством Главсевморпути. В ней было сказано:

«Ваша телеграмма, адресованная товарищам Сталину и Молотову, вчера опубликована в «Правде». Правительство удовлетворило ходатайство об оставлении всего состава экспедиции на борту «Седова» до окончания ледового дрейфа. Горячо поздравляем с оказанным вам доверием. Твердо уверены, что ваши научные работы будут достойным продолжением работ экспедиции «Северный полюс». Желаем бодрости, настойчивости и упорства в борьбе с ледовой стихией...»

Как раз в этот день мы отметили годовщину завершения экспедиции «Северный полюс» и слушали радиопередачу из Москвы, посвященную этой дате. У микрофона выступали работники Главсевморпути, летчики, моряки. Каждый из них приветствовал наше решение остаться на «Седове» до конца дрейфа.

Все это ободряло и поддерживало нас. И когда очередное астрономическое определение показало, что мы пересекли 86-ю параллель, на корабле царил всеобщий подъем. Теперь, после некоторой задержки, наше движение на север ускорилось, и каждые сутки мы продвигались вместе со льдами на 0,5—1 милю. Люди сознавали, что именно теперь, когда рекорд «Фрама» побит и мы находимся так близко к полюсу, начинается самый интересный период дрейфа. Ни-

кто не жалел о своем согласии остаться на корабле. Никто не оглядывался назад. Все помыслы наши были устремлены в будущее. В его туманной мгле мы силились прочесть, что готовит нам завтрашний день.

МОБИЛИЗАЦИЯ РЕЗЕРВОВ

Оставаясь на корабле до конца дрейфа, мы прекрасно учитывали все трудности, которые неизбежно должны были возникнуть в связи с отменой воздушной экспедиции. Теперь уже не приходилось рассчитывать ни на присылку мощной мотопомпы, ни на замену изношенных частей радиостанции, ни на пополнение наших аварийных запасов легкими и удобными для переноски концентратами.

Конечно, по первому нашему требованию Москва выслала бы к нам звено мощных самолетов со всем необходимым. Но ведь такой полет, направленный к высоким широтам, был бы крайне трудным и опасным, тем более, что в районе дрейфа «Седова» не прекращались подвижки льда. Зачем же подвергать риску жизнь наших летчиков и прекрасные летательные аппараты, если уже решен основной вопрос — о личном составе корабля? Не проще ли пойти по другому пути — учесть и мобилизовать все резервы снаряжения, продовольствия, оборудования, имеющиеся в нашем распоряжении?

И мы избрали этот второй путь.

Никто не мог бы предсказать, как долго еще «Седов» пробудет во льдах. В распоряжении науки был один фактический пример — дрейф «Фрама». Корабль Нансена пробыл среди льдов около трех лет, его дрейф начался в сентябре 1893 года и закончился в августе 1896 года.

Правда, мы двигались быстрее, чем Нансен и его спутники. Но в то же время «Седов» был унесен ветрами значительно дальше на север, нежели «Фрам». Как раз в эти февральские дни льды, преодолев какое-то загадочное препятствие, мешавшее нам двигаться на север, значительно ускорили свой бег, и теперь мы продвигались к полюсу со скоростью 2—3 миль в сутки, быстро приближаясь к 87-й параллели. Менее 500 километров отделяло нас от полюса.

«Фраму», дрейфовавшему гораздо южнее «Седова», удалось выйти из льдов на меридиане Шпицбергена. Нам же, по всей вероятности, предстояло более далекое путешествие. Можно было ожидать, что «Седов» в какой-то мере повторит путь дрейфующей станции «Северный полюс» и закончит свой дрейф лишь в Гренландском море.

Вот почему мы решили так распределить наши жизненные запасы по времени, чтобы их хватило нам, по крайней мере, еще на 18 месяцев — до осени 1940 года: лучше привезти остаток продовольствия и снаряжения в порт, нежели в самый трудный момент остаться без всяких жизненных запасов.

Конечно, решить такую задачу было нелегко. Но все же она была вполне реальна, — в трюмах «Седова» все еще оставались большие запасы. Надо было лишь тщательно просмотреть их, отобрать то, что уже пришло в негодность, откинуть некоторый процент на порчу и на износ, принять все меры к сбережению остального и ввести самый строгий и жесткий режим расходования продуктов, топлива, снаряжения.

И вот мобилизация резервов началась. Приказом по кораблю было создано несколько комиссий, которым было поручено выполнить большую работу — просмотреть все ящики и бочки, хранящиеся в обмерзших трюмах, проверить продукты, свежесть которых вызывала сомнения, вскрыть все грузы, находившиеся на борту судна, и узнать, что из них может нам пригодиться, проверить наличие белья, спецодежды и меховой одежды, определить с точностью до одного килограмма количество горючего, остающегося в нашем распоряжении, выяснить состояние научного оборудования. Всю эту кропотливую и трудоемкую работу следовало выполнить в декадный срок: уже наступило светлое время, и надо было спешить с организацией летних научных наблюдений и судового ремонта.

За работу принялись четыре комиссии. В первую очередь были проверены запасы горючих материалов.

Мы располагали весьма скромными запасами угля и керосина и поэтому расходовали их крайне скупо. Всеволод Алферов, ведавший на корабле распределением топлива, отвешивал уголь и керосин с большой точностью, сберегая каждый килограмм горючего. У меня до сих пор хранится целая стопа тщательно написанных сводок Алферова, которые он аккуратно вручал мне каждую декаду, — контроль над расходом горючего я оставил за собой. Мы хотели не только обеспечить себя топливом до конца дрейфа, но и сохранить неприкосновенный запас угля и смазочных материалов на случай самостоятельного выхода «Седова» из льдов. Забегая вперед, замечу, что, как ни трудна была эта задача, мы ее разрешили: когда год спустя к нам подошел ледокол «И. Сталин», «Седов» приветствовал его гудком, — в котлах был поднят пар, машина приготовлена к действию, в бункерах оставался запас топлива, которого хватило бы на 36 часов хода.

Долго копалась придирчивая комиссия в угольных трю-

мах, открывала бочки с керосином и маслом, измеряла в них уровень горючего, пересчитывала мешки с углем в аварийных базах, что-то записывала и вычисляла.

Акт № 1, подписанный комиссией, гласил:

«Мы, нижеподписавшиеся: старший механик л/п «Г. Седов» Трофимов Д. Г., старший помощник капитана Ефремов А. Г., 2-й механик Токарев С. Д., 3-й механик Алферов В. С., боцман Буторин Д. П. и машинист 1-го класса Недзвецкий И. М., составили настоящий акт о том, что сего числа согласно распоряжению капитана л/п «Г. Седов» тов. Бадигина К. С. нами произведена проверка наличия угля, жидкого горючего и смазочного материала по машинной части, причем в наличии на судне и в аварийном запасе на льду оказалось: угля каменного 75 тонн, нефти 220 кг, бензина 4 057 кг, керосина 1 800 кг, авиамасла 180 кг, цилиндрового масла 100 кг, машинного масла 780 кг, моторного масла 340 кг...»

Целыми днями из трюмов корабля доносился грохот, скрип вскрываемых ящиков и перекличка знакомых голосов. Иногда слышались веселые голоса, но бывало — и проклятия. По этим вариантам можно было безошибочно угадывать результаты обследования очередного ящика.

Там, в трюмах, при свете фонарей трудились сразу две комиссии. Соболевский, Бекасов и Буторин проверяли состояние продовольственных запасов, а Буйницкий, Токарев и Шарыпов обследовали остальные грузы.

Наибольший интерес вызывала у нас деятельность второй комиссии: мы возлагали большие надежды на нее. Уже полтора-два года груды ящиков, заполненных грузами, принадлежавшими различным экспедициям, лежали почти без пользы в трюмах «Седова». Среди них наверняка было много таких вещей, в которых наш экипаж ощущал самую острую нужду. Теперь, когда было решено продержаться на корабле до конца дрейфа без получения поддержки извне, надо было использовать все, что было на корабле, в том числе и имущество, принадлежавшее экспедициям. Мы справедливо полагали, что их владельцам легче раздобыть эти вещи, нежели нам.

Двое суток провозились Буйницкий, Токарев и Шарыпов в холодных трюмах, и то, что они нашли, нас очень обрадовало. Из недр заиндевевших, давно отсыревших ящиков появлялись одна за другой чудесные вещи.

В ящике № 131, принадлежавшем тресту «Аэрофотосъемка», Буйницкий обнаружил прекрасный щелочный аккумулятор, который был крайне необходим для организации подсобного освещения. Среди грузов того же треста удалось найти фотоаппарат типа «Фотокор» с шестью запасными кассетами, анероид, пинцет, шерлак.

Целое богатство было найдено в ящиках, принадлежав-

ших Гидрографическому управлению. Из них были извлечены двуствольное дробовое ружье, батометр, термос, чемодан с гидрохимической посудой, в которой мы так нуждались, мореходные таблицы.

Много ценных предметов удалось отыскать и среди грузов, принадлежавших зимовщикам бухт Тикси и Прончищевой. Мы нашли в этих ящиках еще один анероид, анемометр, высотомер, планиметр, две логарифмические линейки, коробку акварельных красок, пятнадцать кассет для фотоаппарата, целую стопу различных топографических и астрономических журналов, еще не заполненных записями, и много других нужных нам вещей.

Все изъятые из ящиков предметы были перечислены в особом акте, а остающиеся грузы вновь уложены в ящики.

Пока Буйницкий, Токарев и Шарыпов выполняли эту трудную и хлопотливую работу, в другом конце корабля комиссия судового врача вела не менее сложные исследования продовольственных грузов. Увы, эти грузы не отличаются особой долговечностью. Даже в условиях холодной Арктики трудно требовать, чтобы продукты сохранялись по два-три года. И хотя мы пытались крайне снисходительно относиться к недостаткам наших продуктов, доктору приходилось частенько браковать то бочку квашеной капусты, содержимое которой за два года превратилось в подобие удобрительного тука, то бочонок прогорклого масла, то корнишоны, давно утратившие свежесть, то сыр, напоминавший по запаху и вкусу хозяйственное мыло.

После генеральной проверки всех продуктов члены комиссии вынесли такое постановление:

«Сыр голландский в количестве 225 килограммов подлежит исключению, как пришедший в негодность от длительного хранения. Капуста и огурцы сохранились на 70%. Треска пригодна на 80%. Колбаса потеряла вкусовые качества от времени и температурных колебаний, но к употреблению пригодна. Консервы сохранились, но банки их требуют смазки ввиду опасности ржавчины. Остальные продукты сохранились...»

Это заключение вполне нас устраивало. В конце концов мы не собирались превращать «Седов» в дрейфующий клуб гастрономов, и каждый из нас легко мирился с тем, что колбаса, которую подавали нам на завтрак, была менее вкусна, нежели та, какую можно приобрести в магазинах «Главмяса». Нам было важно, чтобы пища была сытна и питательна. И теперь, когда комиссия установила, что продукты в основном сохранились неплохо, мы могли без боязни планировать свою работу вперед еще на полтора года.

Вот чем мы располагали на 1 марта 1939 года согласно акту комиссии:

Масло животное	1 599 кг
Молоко консервированное	2 660 банок
Сыр	30 кг
Шоколад	95,58 »
Какао	36,05 »
Яичный порошок	70 »
Молоко в порошке, в пачках по 100 граммов	34 пачки
Яичный порошок	56 пачек
Какао	22 пакета
Свиные консервы по 338 граммов в банке	812 банок
Свиные консервы по 500 граммов в банке	96 »
Мясные консервы по 338 граммов в банке	2 071 банка
Мясные консервы, по 510 граммов в банке	600 банок
Языки бычьи	574 банки
Языки свиные	75 банок
Беф-були	332 банки
Куриное филе	117 банок
Гуляш бараний	54 банки
Паштет	15 банок
Свежая свинина	12 кг
Кильки	56 банок
Севрюга	83 банки
Шпроты	43 »
Мясо-растительные консервы	590 банок
Сушеные яблоки	70 »
Сушеные груши	50 »
Лимоны засахаренные	1,5 бочки
Свекла сушеная	20 кг
Капуста сушеная	40 »
Фруктовые консервы (слива и персики)	66 банок
Варенье сливовое	15 кг
Томат	6 банок
Лук сушеный	225 пачек
Хмель	20 кг
Масло растительное	600 »
Капуста квашеная	11 бочек
Корнишоны	7 »
Сельди	5 »
Горчица	11 кг
Сахар	1 760 »
Уксусная эссенция	2 ящика
Фруктовая эссенция	5,5 »
Коньяк	27 бутылок
Спирт	191,5 литра
Судак	129 банок
Белуга	120 »
Соленая треска	2 бочки
Масло топленое	2 »
Ветчина (шесть окороков)—1 ящик	50 кг
Грудинка—3 ящика	150 »
Колбаса «седовская»	51 »
Перец консервированный	135 банок
Баклажаны консервированные	431 банка
Печенье	240 кг
Конфеты	116,5 »
Чай	80 »
Кофе	80 »
Вермишель	90 »
Макароны	45 »
Рис	570 »
Гречневая крупа	290 »
Перловая крупа	620 »
Горох очищенный	80 »
Горох неочищенный	160 »
Картофель сушеный — 1 ящик	40 »
Картофельная мука	116 »
Манная крупа — 1 мешок	80 »
Фасоль—1 мешок	70 »
Мука ржаная	9 тонн
Мука белая	1,8 тонны
Галеты	345 кг
Чернослив	100 »
Изюм	60 »
Урюк	40 »
Сода	25 »
Мыло туалетное	600 кусков
Мыло хозяйственное	19 ящиков
Табак трубочный «Золотое руно»	53 пачки
Табак «Капитанский»	36,2 кг
Папиросы «Казбек»	108 пачек
Папиросы «Красная звезда»	476 »
Папиросы «Беломорканал»	130 »
Папиросы «Ракета»	1 ящик
Папиросы «Прибой»	470 пачек
Папиросы «Юг» и «Эйрон»	120 »
Махорка	2 ящика
Спички	7 ящиков
Соль	75 кг
Концентрат витамина С	3 банки

Как видно из этого списка, в нашем распоряжении оставались весьма существенные запасы продовольствия. Такие продукты, как сливочное масло, сгущенное молоко, сахар, овощные консервы, сухие фрукты, печенье, засахаренные лимоны, сельди, квашеная капуста и огурцы, мы могли расходовать без нормы, — каждый ел их столько, сколько захочется. На каждого члена экипажа в среднем за сутки отпускалось: 0,575 банки мясных консервов, 62,2 грамма растительного масла, 120 граммов круп разных, 62 грамма риса, 26,2 грамма гороха, 10 граммов фасоли, 10 граммов вермишели, 10 граммов макарон, 6,2 грамма сухого картофеля, 3,3 грамма сушеной свеклы, 3,3 грамма сушеной капусты, 6,2 грамма шоколада, 3,1 грамма какао, 8,8 грамма чая, 10 граммов кофе, 222 грамма белой муки, 620 граммов ржаной муки, 42,2 грамма галет. Кроме того, Александр Петрович усердно потчевал нас всех своим витаминизированным драже и проросшим горохом.

В результате никто из нас не только не худел, но, наоборот, все неизменно прибавляли в весе...

Комиссия по проверке запасов одежды, которой руководил Андрей Георгиевич, установила, что мы располагаем достаточными резервами и по этой части. Кроме неприкосновенных запасов, находившихся в двух аварийных складах (30 меховых спальных мешков, 25 малиц, 15 меховых костюмов), и кроме розданной на руки одежды, мы имели на судне 6 пар валенок, 7 пар сапог, 25 пар ботинок, несколько ватных и меховых костюмов, 45 пар шерстяных перчаток и много других вещей.

Как раз в разгар этой мобилизации резервов, 5 марта, наступила значительная и волнующая дата — двадцатипятилетие со дня трагической смерти отважного русского моряка, именем которого назван наш корабль, сына бедного азовского рыбака Георгия Яковлевича Седова. Благородный исследователь, погибший на пути к полюсу, пал жертвой косности царского правительства, не пожелавшего как следует снарядить его экспедицию.

Его маленькое суденышко с трудом добралось за два года лишь до Земли Франца-Иосифа, куда в наше время корабли доходят за 7—8 дней.

Уже в начале путешествия Седову пришлось выбросить за борт тухлую солонину и треску, которые подсунули ему архангельские купцы. На судне началась цынга. У Седова не было даже радиоаппарата, с помощью которого он мог бы сообщить на материк о бедственном положении его экспедиции; морское министерство отказалось отпустить с Седовым радиста.

Тяжело больной, едва передвигавший ноги, Георгий Седов сделал последнюю отчаянную попытку пробиться к полюсу пешком по льду, захватив с собой двух верных ему до конца матросов — Пустошного и Линника. 20 суток брели они к северу, изнемогая от морозов и ветра. 5 марта 1914 года Георгия Седова не стало, — он умер от цынги и истощения на руках своих спутников. Матросы похоронили его на острове Рудольфа и, собрав последние силы, кое-как дотащились до «Святого великомученика Фоки». Флаг, который Седов мечтал водрузить на полюсе, остался на его могиле, а оспротевший корабль отважного исследователя с большим трудом вернулся в Архангельск; топлива на обратный путь нехватило, и команда вынуждена была спровадить в топку все деревянные переборки, надстройки, всю утварь, книги, какие только можно было сжечь.

Участники экспедиции вернулись на родину нищими. Все хлопоты их о каком-либо денежном вознаграждении остались безуспешными.

Прошло четверть века, и наш корабль, носящий имя славного русского исследователя, пронес знамя родины в окрестности полюса. И хотя корабль «Георгий Седов» не готовился к этому заранее, хотя никто не рассчитывал, что его рейс будет столь долгим и ответственным, мы были подготовлены к решению самых трудных задач неизмеримо лучше, чем экспедиция лейтенанта Георгия Седова, снаряженная на медные гроши скупых благотворителей. .

Наш коллектив отметил памятную дату трагической гибели отважного человека. С утра гордый флаг СССР был поднят на корме только до половины. Мы провели беседу, посвященную памяти Георгия Седова. И даже обычные судовые работы в этот день проходили с каким-то особенным подъемом, - каждому хотелось чем-нибудь показать, что наш экипаж является достойным продолжателем дела, которое было начато отважными моряками «Фоки»...

* * *

Именно теперь, когда наш корабль находился на подступах к 87-й параллели, было очень важно развернуть научные наблюдения в полном объеме, и сразу же, как только был решен вопрос об оставлении экипажа «Седова» на судне до конца дрейфа, мы взялись за составление новых планов работы.

После нескольких совещаний с Ефремовым и Буйницким я утвердил новый график научных наблюдений, существенно отличавшийся от старого.

Программа метеорологических наблюдений была дополнена контрольными наблюдениями атмосферного давления по двум анероидам, которые Буйницкий извлек из грузов, принадлежавших экспедициям. Так как показания анероидов не совсем точны, мы хотели воспользоваться и ртутным барометром, оставленным нам моряками «Ермака». Но здесь произошел один печальный казус, который заставил нас отказаться от этой мысли. Происшествие с барометром отнюдь не украшает нас, но я должен о нем упомянуть. Когда барометр закапризничал, мы с Буйницким осторожно перенесли его в штурманскую рубку и долго ломали голову над тем, как провести проверку. Наконец Буйницкий посоветовал мне отвернуть какую-то гаечку. Я, недолго думая, последовал его совету, и... все 760 миллиметров ртутного столба в то же мгновение вылились на пол, разбежавшись по рубке упругими серебристыми каплями. Вероятно, мы в это мгновение выглядели весьма растерянно — любой лаборант-профессионал мог бы вдоволь посмеяться над нами.

План астрономических наблюдений дополнился двумя пунктами. Мы решили ежедневно определять истинный курс корабля, чтобы проследить, насколько дрейфующие льды разворачивают судно. Кроме того, было решено произвести серию параллельных определений места корабля с помощью секстана и универсального прибора Гильдебрандта, чтобы сравнить точность определений морским инструментом — секстаном — и сухопутными астрономическими приборами.

Весьма существенные дополнения были внесены в раздел гидрологических работ. Мы приближались к Гренландскому морю, где, по мнению ряда ученых, существует сточное холодное течение, выносящее льды Арктики в Атлантический океан. Надо было проследить границы этого течения, уточнить его характер, измерить скорость. Нам удалось найти среди экспедиционных грузов несколько так называемых вертушек Экмана, с помощью которых удается одновременно наблюдать направление и скорость течения на различных глубинах, и мы решили в самое ближайшее время пустить их в ход.

Очень важно было бы наладить регулярные определения плотности льда в различных слоях одной и той же льдины. Для этой цели служит прибор, сконструированный профессором Шулейкиным. Мы отыскали описание прибора, и наш сообразительный механик Токарев после долгой кропотливой работы изготовил его. Прибор был сделан с большой тщательностью и даже покрыт лаком. Но, к сожалению, нам так и не удалось наладить эти определения, требующие большой сноровки и умения.

К числу весьма интересных замыслов относится также проект высокоширотной санной экспедиции, о которой знали даже не все члены нашего экипажа.

Меня давно уже занимал один вопрос, крайне важный не только для науки, но и для практического мореплавания: как движутся дрейфующие льды — одним сплошным потоком или же существует ряд самостоятельных потоков, одни из которых движутся быстрее, другие медленнее? Движутся ли дрейфующие льды в одном направлении или расходятся по разным путям?

Нансен, ушедший с «Фрама» вдвоем с Иогансеном по дрейфующему льду, не мог дать ответа на этот вопрос, так как у него не было радио для связи со Свердрупом, оставшимся на судне. Отправляясь в санную экспедицию к полюсу, Нансен и Иогансен распрощались со своим кораблем до встречи в Норвегии, так как найти «Фрам» в дрейфующих льдах без радиосвязи было немыслимо. И хотя в один из тяжелых моментов своих скитаний по льду Нансен и Иогансен, как выяснилось впоследствии, находились почти рядом с родным кораблем, им пришлось пережить еще много бедствий, прежде чем они добрались до людей.

В наш век санные экспедиции, уходящие на лед с корабля, находятся в несравненно более выгодных условиях. Изобретение радиопеленгования дает возможность не только поддерживать регулярную связь с базой, но и безошибочно находить ее. Поэтому исследование характера движения ледовых потоков не представляет особых трудностей, при том условии, конечно, если радио работает безукоризненно.

В чем же заключался мой проект санной экспедиции? Коротко говоря, я хотел оставить корабль на 20 дней, отойти на 120 километров к северу — за 87-ю параллель, раскинуть там небольшой лагерь. В это время на «Седове» должны были через определенные промежутки времени брать радиопеленги нашей маленькой дрейфующей станции. По изменению пеленгов имелась бы возможность уточнить характер движения льдов.

Наш корабль располагал прекрасным пеленгатором. Такой опытный оператор, как Александр Александрович Полянский, мог обеспечить безотказную, идеально точную регистрацию наших сигналов.

Я предполагал отправиться в санную экспедицию вместе с Бекасовым и Буториным. Оба они охотно согласились сопутствовать мне в этом большом и интересном походе. Особенно горячо встретил мое предложение боцман. Не откладывая дела в долгий ящик, он сразу же принялся хлопотать по хозяйству, собирая все необходимые вещи.

У нас не было, к сожалению, ездовых собак, и мы могли рассчитывать исключительно на собственную «тяговую силу». Поэтому приходилось тщательно отбирать и взвешивать необходимое снаряжение.

Алферов сделал для нас легкие и прочные сани из лыж, соединенных медными трубами, взятыми из холодильника. Эти сани мы решили тащить вдвоем, по очереди. На них предполагалось погрузить самые необходимые предметы снаряжения: малую радиостанцию, взятую из второго комплекта аварийного запаса, резиновую шлюпку, весившую всего 12,5 килограмма, легкую палатку, спальный мешок, секстан, компас, хронометр, анемометр, анероид, винтовку с патронами.

Кроме того, предполагалось взять с собою месячный запас продовольствия: 9 килограммов шоколада, 18 килограммов галет, 9 килограммов сливочного масла, 4,5 килограмма копченой грудинки, 4,5 килограмма сгущенного молока, 5 бутылок коньяка, немного спирта.

Санная экспедиция была подготовлена полностью, но осуществить ее в связи с приближением лета, а также вследствие ряда других обстоятельств, к сожалению, не удалось...

Опыт организации научных работ в зимнее время многому научил нас. Если минувшей осенью некоторые участники дрейфа сомневались, удастся ли нам выполнить обширный план научных наблюдений, то сейчас, когда мы принимали на себя решение еще более сложных задач, таких сомнений уже не возникало.

Коллектив добровольцев-наблюдателей за эти полгода весьма квалифицировался. Раньше большинство членов команды выполняло главным образом второстепенные вспомогательные работы. Теперь же некоторым морякам можно было доверить участки наблюдений первостепенной важности. Бутурину, например, были поручены по новому плану ежедекадные измерения толщины льда. Справедливость требует отметить, что наш боцман, гордившийся ответственным поручением, выполнял его ревностно и аккуратно. Бекасов нес метеовахту. Наши механики Токарев и Алферов с большим терпением и трудолюбием мастерили для научных наблюдений различные приборы.

Приборы приходилось изготовлять в холодном помещении, где металлические инструменты так и липли к рукам. Мы не всегда могли расходовать драгоценное топливо на приведение в действие мотора для работы токарного станка. Поэтому очень часто функции мотора выполняли по очереди члены команды: Гаманков, Гетман или Мегер становились у

привода и, перебирая руками ремень, вращали шпиндель станка, на котором обтачивалась нужная нам деталь.

Некоторые из приборов, изготовленных нашими механиками, выставлены теперь в Ленинградском музее Арктики. Трудно представить, в каких тяжелых условиях были изготовлены приборы, поражающие даже стороннего наблюдателя своей добротностью.

Слов нет, подчас нам приходилось изворачиваться, чтобы за счет своих внутренних резервов покрывать потребности в научном оборудовании, снаряжении. Порой истощалось терпение даже у таких выносливых людей, как наши поморы, привыкшие ко всем превратностям судьбы за годы работы на Севере. Но ведь любую трудность можно преодолеть, если знаешь, что борьба эта целесообразна, что она нужна для дела.

* * *

10 марта мы вместе со всей страной торжественно отметили огромное событие — открытие XVIII съезда Всесоюзной коммунистической партии большевиков.

10 марта мы находились на 86°22′,9 северной широты и 110°20′ восточной долготы. Этот день в наших высоких широтах был последним днем лютой арктической ночи, — за 86-й параллелью впервые после долгой зимы показалось солнце. И, может быть, именно это обстоятельство придало на корабле дню открытия съезда какую-то особенную праздничность и торжественность. Во всяком случае, мне этот день очень хорошо запомнился.

Вторые сутки стоял сорокачетырехградусный мороз, захватывавший дыхание. Дул резкий ледяной ветер. Казалось, суровая высокоширотная зима напоследок решила показать нам все свои возможности.

В поблекшем бледноголубом, словно вымерзшем, небе бессильно угасали звезды, которые много месяцев подряд светили нам круглые сутки. Унылый полярный рассвет озарял занесенный снегом, знакомый до каждой заклепки корабль, над которым трепетали праздничные флаги.

Но вот на юго-востоке показалась робкая розовая полоска. Потом она налилась теплыми соками, стала ярче, ощутимее, сильнее, и в полдень, наконец, из низкой гряды облаков, застилавшей горизонт, высунулся оранжево-красный клин — краешек солнца, искаженного рефракцией.

Солнце недолго погостило в наших краях, — уже через два часа его оранжево-красный лик потемнел, принял темнобагровую окраску и исчез в облаках. Но нам было доста-

точно и этого, — мы знали, что теперь зима окончена, что впереди много-много светлых дней и что уже скоро солнце встанет на круглосуточную вахту.

Когда экипаж собрался в кают-компанию, я поздравил товарищей с восходом солнца и огласил приказ, посвященный этому традиционному празднику полярников. Этот праздник совпал с открытием съезда партии. Единодушно решили послать приветствие съезду.

Как сильно хотелось в эту минуту, чтобы Москва услышала наши аплодисменты, увидела наши бодрые, улыбающиеся лица и воочию убедилась в том, что мы полны сил и решимости довести начатое дело до конца!

После собрания мы с Трофимовым уселись писать рапорт XVIII съезду ВКП(б). После долгого обсуждения в Москву была послана такая телеграмма:

«Пятнадцать советских патриотов ледокольного парохода «Георгий Седов» вместе со всем народом приветствуют XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии Ленина—Сталина... Партией и правительством нам оказано великое доверие — до конца дрейфа остаться на «Г. Седове» и вывести его из льдов Ледовитого океана. До конца дрейфа наша работа будет посвящена историческому съезду нашей любимой партии. С гордостью мы будем стоять свою вахту на далеком севере, отдадим все свои силы, чтобы сделать как можно больше и лучше...»

Наши радисты напряженно вслушивались в эфир, ожидая, когда начнется передача материалов партийного съезда, — они должны были принять по радио все основные съездовские документы. Все мы с нетерпением ждали их.

Утром 11 марта мы уже читали аккуратно записанный Полянским текст исторического доклада товарища Сталина на XVIII съезде партии.

Съезд партии приступил к обсуждению доклада вождя. И некоторое время спустя из Москвы прибыла молния, глубоко взволновавшая нас. Руководство Главсевморпути сообщало о том, что упоминание имен 15 седовцев, несущих вахту в Ледовитом океане, съезд встретил дружными аплодисментами.

Мы не ожидали, что съезд партии среди своих больших, поистине исторических дел найдет время, чтобы уделить внимание нашему скромному коллективу. Но вот, оказывается, съезд следит за нами, съезд выражает нам свою признательность, съезд партии большевиков аплодирует нам, рядовым советским морякам, выполняющим в меру своих сил и возможностей задание партии и правительства...

Да, сообщение о внимании партийного съезда буквально окрылило нас, оно удвоило наши силы и живительно подействовало на каждого члена экипажа.

Теперь мы мечтали только о том, чтобы в самые ближайшие дни показать на деле, как наш коллектив оправдывает доверие партии и народа.

И эта счастливая возможность вскоре представилась: в дни работы XVIII съезда ВКП(б) нам удалось, наконец, успешно разрешить труднейшую задачу, над осуществлением которой мы безрезультатно бились полгода, — 17 марта нам удалось впервые измерить глубину океана.

КАК МЫ НАЩУПАЛИ ДНО ОКЕАНА

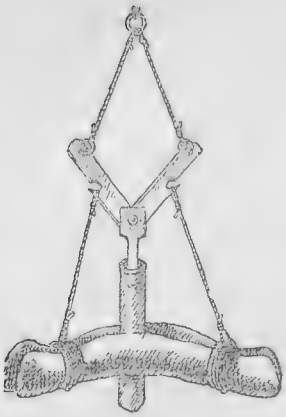
В моем архиве есть документ, который я особенно бережно храню как своеобразный аттестат технической зрелости нашего коллектива. Это наш рапорт, посланный руководству Главсевморпути 17 марта 1939 года. Здесь, в нескольких строчках, уложился итог волнующей и долгой борьбы, дерзаний, горьких разочарований, новых и новых поисков успеха и, наконец, решающей победы:

«Экипаж «Седова» взял на себя обязательство к XVIII съезду партии наладить во время дрейфа измерение океанских глубин. В результате продолжительной и упорной работы всего коллектива сегодня измерена глубина: 4 485 метров. Обеспечены также дальнейшие промеры через каждые двадцать миль дрейфа. Одновременно с измерением глубины мы будем брать пробы грунта. Первый образец взят сегодня...»

Это была девятая по счету попытка достичь дна океана. Восемь раз мы безрезультатно опускали сработанный нашими моряками трос в ледяную майну. Пять раз он при этом обрывался и оставался под водой вместе с грузами и приборами, изготовление которых стоило огромных усилий нашим механикам. И только 17 марта нам удалось, наконец, добиться желанных результатов.

Мы атаковали Арктику, стараясь раскрыть ее тайны.

Сколько раз начинало казаться, что наша затея с измерением глубин несбыточна! Как часто я тревожился, глядя на израненные проволокой руки Буторина и Гаманкова! Наши моряки терпеливо, без единого возражения сплетали один километр самодельного троса за другим! Тут еще, как назло, механикам никак не удавалось отремонтировать вышедший из строя нефтяной двигатель, и нам всякий раз при попытке измерения глубин приходилось пускать в ход прожорливый керосиновый мотор «Симамото», который, как лошадь, пил ведрами драгоценную маслянистую влагу. А ведь мы берегли каждый грамм жидкого топлива.



Но я понимал, что мы должны, обязаны были делать так. И в конце концов мы не только научились измерять глубины океана и брать пробы грунта с его дна, но и добыли несколько гидрологических проб из придонного слоя воды, представляющих большой научный интерес.

Наши механики шутили: когда-нибудь водолазам придется пройти по дну Ледовитого океана трассой «Седова», и они легко найдут дорогу по тросам и грузам, оставленным нами на грунте. Кое-кто даже рекомендовал на сей случай подводникам собрать все тросы, соединить их воедино и протянуть по пути дрейфа. Прогулка вдоль такого соединенного троса оказалась бы довольно утомительной — она растянулась бы километров на двенадцать.

Мне хочется подробно рассказать историю наших глубоководных измерений. По ней с особой наглядностью можно проследить не только борьбу с трудностями, но и рост наших познаний, технической вооруженности нашего коллектива.

* * *

Если бы можно было извлечь со дна океана и положить рядом приспособления, которыми мы пользовались при первом измерении глубины 29 октября 1938 года и при последнем промере 27 декабря 1939 года, то получилось бы очень поучительное сопоставление: они отличались друг от друга примерно так же, как современный паровоз от его музейного предка. Долгие месяцы упорного труда всего коллектива не прошли даром, — нам удалось создать более или менее совершенное снаряжение. Но ведь ничто не возникает сразу, само по себе. И мы вынуждены были пройти до конца весь трудный путь исканий.

Выше я рассказывал о том, как прошла первая попытка измерения глубины, приуроченная к двадцатилетию комсомола. Мы многого еще не знали тогда, и нам казалось, что лишь какая-то случайность вызвала обрыв лотлиня. И я и другие товарищи думали, что будет достаточно сплести новый, более надежный линь и опустить его на дно океана с привязанным на конце тяжелым колосником, чтобы измерение прошло благополучно. Поэтому мы не очень грустили по по-

воду утраты 1 800 метров троса, тем более, что сконструированная механиками глубоководная лебедка и прочие предметы оборудования прекрасно выдержали испытание. Предполагалось, что уже недели через две нам удастся добыть первые пробы грунта со дна океана.

Но действительность опрокинула наши предположения.

После 29 октября наступила целая полоса жестоких сжатий, подчас угрожавших судну гибелью. Нам было не до плетения троса, и только 20 ноября в вахтенном журнале появляется заметка:

«16 часов. Распускаем стальной трехдюймовый трос для изготовления линя для измерения глубин».

С этого дня урывками, используя каждую свободную минуту, Буторин и Гаманков готовили новый линь, аккуратно сматывали отдельные пряди в бухты, потом соединяли эти пряди воедино. Иногда боцману и матросу помогали Гетман и Шарыпов.

Наши механики Токарев и Алферов тем временем мастерили новое приспособление для автоматической отдачи груза в момент, когда конец троса достигнет дна. В одной из книг мы вычитали описание приспособления Брука[1] и старались сделать своими силами нечто похожее на него. Обрезок водопроводной трубы, который, по нашим расчетам, мог войти в мягкий грунт и зачерпнуть хотя бы горсть океанского ила, был оснащен тремя-четырьмя подвижными распорками. Эти распорки поддерживали груз, то-есть обломки колосников, связанные проволокой. По расчетам Сергея Дмитриевича Токарева, в момент касания грунта натяжение этих распорок должно ослабнуть, и они выпустят груз, словно разжавшиеся когти. Когда мы выберем трос и увидим, что груза нет, это будет означать, что он побывал на дне...

Двадцать четыре дня прошло, пока все приготовления были закончены. Только 14 декабря боцман торжественно доложил мне, что три с половиной тысячи метров нового троса готовы. Вместе с 2 000 метров старого линя это составляло достаточно солидную величину. Оставалось тщательно прове-

---

[1] Любопытно отметить, что идея такого приспособления, предложенного в середине прошлого века мичманом Бруком, была осуществлена задолго до этого не кем иным, как Петром I, который среди разносторонних государственных дел находил время и для занятий океанографией. По его указанию был изготовлен особый снаряд для промеров в Каспийском море. Снаряд состоял из пары крючьев с грузилом, прилаженным так, что при первом ударе о морское дно грузило соскальзывало и крючья возвращались с куском захваченной ими земли.

рить все сплетения, намотать трос на барабан лебедки и начать измерение глубины.

Проверка нового троса напоминала священнодействие. Трос притащили в кубрик. Собрали все керосиновые лампы, какие только можно было найти, чтобы получше осветить помещение. Несмотря на двадцатичетырехградусный мороз, открыли один из иллюминаторов, пропустили туда конец троса и протянули его к лебедке, установленной на кормовых рострах.

Двое моряков потихоньку вращали барабан, наматывая на него новый лотлинь, а остальные, собравшись в кубрике, придирчиво проверяли каждый сантиметр линя. Спешить с этой работой было бы вредно. Мы не хотели неприятных сюрпризов, — ведь малейшая заусеница, хотя бы на одной из проволочек, могла привести к обрыву всего троса. Поэтому проверка лотлиня продолжалась целых три дня. Только тогда, когда мы были абсолютно убеждены в том, что трос сплетен безупречно, было отдано распоряжение готовить майну для измерения глубины.

* * *

18 декабря (мы находились на 84°22′,5 северной широты и 135°02′ восточной долготы) на льду зазвенели пешни. Во льду в течение двух часов удалось прорубить отверстие нужной величины. А дальше... Но пусть о том, что было дальше, расскажет вахтенный журнал. Мне трудно находить слова, когда речь идет о таких тяжелых неудачах, как эта.

«12 часов. Начали травить лот с грузом из двух колосников, укрепленных на приспособлении «лота Брука», сделанном своими средствами.

12 час. 10 мин. Прекратили травить лот ввиду неисправности ленточного стопора лебедки.

14 час. 50 мин. Ленточный стопор исправлен. Начали травить лот.

16 часов. Вытравили весь лотлинь длиной 5 500 метров. Грунта не ощутили.

16 час. 20 мин. Начали выбирать лот.

17 часов. Когда в воде оставалось 3 300 метров троса, последний лопнул, и 3 300 метров с приспособлением для крепления груза утонули. Остановили двигатель».

3 300 метров! В течение одного мгновения мы утратили плоды напряженнейшей работы, длившейся целый месяц...

Оборванный трос навсегда унес с собою на дно океана тайну этой неудачи. Я могу ручаться, что трос был сплетен достаточно прочно. Тщательная трехдневная проверка исключает возможность какой-либо слабины хотя бы в одном из спле-

тений. Лопнуть по целине трос не мог, — расчет показывает, что он обладал достаточным запасом прочности для удержания груза.

Остается с большей или меньшей достоверностью предположить, что мы не уловили момента прикосновения лота к грунту и продолжали его травить, когда он уже лежал на дне. При этом образовались петли, или же, говоря морским языком, шлаги, которые при выбирании превратились в те самые злосчастные «колышки», которые уже подвели нас 29 октября: трос работал на излом, а не на растяжение, и в результате произошел обрыв. Надо было во что бы то ни стало придумать какое-то новое приспособление, которое точно сигнализировало бы нам о моменте касания дна. Для этого потребовалось еще несколько месяцев.

Пока же вторичный крах подействовал на нас крайне удручающе. Люди проклинали коварный океан. Я записал в вахтенном журнале:

«Ввиду того, что для изготовления троса для измерения глубин употребили второй шкартовный конец, больше подходящего материала нет. Так как оставшиеся стальные концы имеют много колышек и перебитых прядей, а также по толщине прядей и проволок не подходят для изготовления лотлиня, попытки измерения глубины прекратить».

Весь вечер люди злились и ссорились из-за пустяков. Даже в кают-компании, где обычно после чая начиналась бесконечная болтовня о всякой всячине, разговор как-то не клеился. Все мы старательно обходили тему об измерениях глубин, хотя только она и была у каждого на уме. Вероятно, именно поэтому беседа получалась вымученной и искусственной. Мне стало тоскливо, и я ушел к себе в каюту.

Усевшись за стол, я начал набрасывать схемы и размышлять над ними, пытаясь найти ответ на волновавший всех нас вопрос: почему все-таки рвутся тросы? Но вдруг в дверь постучали, и за спиной у меня послышался знакомый сконфуженный кашель. Можно было безошибочно угадать по этим признакам появление боцмана.

— Дмитрий Прокофьевич?

— Есть! — откликнулся, как эхо, боцман.

— Что скажете, Дмитрий Прокофьевич? — спросил я, поворачиваясь к нему.

Боцман нерешительно потоптался на месте, что-то обдумывая, потом заговорил:

— Вот у нас, Константин Сергеевич, каждый день непредвиденный момент получается. Да... Все некогда да некогда... А в трубах, небось, опять сажи на палец наросло. Да... Почистить бы время...

— Завтра у нас санитарный день, Дмитрий Прокофьевич. Тогда и почистим...

По глазам боцмана я видел, что он пришел вовсе не за тем, чтобы напомнить о чистке труб. Он и сам прекрасно знал, что на девятнадцатое число назначен санитарный день. Я ждал, что будет дальше.

Буторин, как и следовало ожидать, не уходил.

— Вот и хорошо, — тянул он, — значит, почистим. Да...

Буторин осторожно взял своими потрескавшимися, исколотыми проволокой пальцами папиросу, и я с невольным сожалением посмотрел на его руки. Перехватив мой взгляд, он улыбнулся:

— Совсем рябые руки стали... Ну, ничего, до свадьбы-то, говорят, заживет...

Он помолчал и потом, решившись наконец, заговорил:

— Слыхать, Константин Сергеевич, хочешь ты отставить глубину-то мерить?..

— Да, пока что думаю отложить, — ответил я.

Боцман затянулся папиросой, выпустил клуб дыма и с горечью произнес:

— Нехорошо получается. Столько трудов положили, столько керосина спалили, и все, выходит, зря. Ну, позвольте, мы еще один раз попробуем. Только один раз, а? Все наши стремления — довести до конца это дело. А что руки мерзнут — это ничего. Ребята все согласны, я уж с ними договорился. Порядок будет...

Честное слово, мне хотелось в эту минуту обнять и расцеловать боцмана! Он глубоко растрогал меня своей преданностью науке, о которой еще недавно у него было самое смутное представление. Но не будет ли и на этот раз труд напрасным? Имею ли я моральное право заставлять людей продолжать мучительно трудную эту работу, не будучи уверенным в успехе? Не лучше ли отложить ее до наступления теплого времени? И, наконец, из чего мы сплетем третий трос? Ведь в нашем распоряжении остается лишь самый ненадежный, изношенный материал...

Я спросил:

— А из чего плести?

Боцман нерешительно напомнил:

— А что, если нам все ж таки взять вон ту проволоку от вантов? Мы с Токаревым прикидывали, — должна выдержать...

Я хорошо знал, о какой проволоке идет речь. Этот проект уже давно дебатировался в кают-компании и был отставлен как не внушающий доверия. У нас в твиндеке № 4 лежала большая бухта трехдюймового стального троса, приготовлен-

ного для смены стоячего такелажа. Этот трос был сплетен из двухмиллиметровой стальной проволоки. Вить из этой проволоки лотлинь нельзя, — он был бы слишком тяжел, да и сама она не поддалась бы кручению. Можно было лишь ограничиться спайкой отдельных кусков ее в одну длинную стальную нить.

Но выдержит ли собственную тяжесть такая тонкая нить, если ее растянуть на 4—5 километров? Это было более чем сомнительно.

Буторин пытливо глядел на меня, повторяя:

— Один только раз... Ну, в последний раз. День и ночь будем работать... Попробуем, а?..

Лицо боцмана сразу посветлело, когда я согласился с его предложением.

— Есть, — сказал он, — будет сделано!..

Он повернулся и неуклюже, бочком выскользнул из каюты. Слышны были его торопливые шаги, — боцман спешил порадовать своих сообщников в новой затее хорошим известием...

* * *

Третий трос пришлось изготовлять в самый разгар полярной зимы. Но работа шла бесперебойно. Вахтенные отмечали в судовом журнале:

«22 декабря. Боцман Буторин подбирает стальной трос для наращивания. Температура воздуха упала до 28 градусов мороза. Северо-восточный ветер усиливается.

23 декабря. Буторин и Гетман разматывают стальной трехдюймовый трос для наращивания троса глубоководной лебедки... Температура воздуха минус 28 градусов.

28 декабря. Гаманков, Шарыпов и Гетман разматывают стальной трос. Температура воздуха минус 37,7 градуса... Слышно частое потрескивание от мороза в деревянных частях судна.

29 декабря. Гаманков, Шарыпов и Гетман разматывают трос. Температура воздуха минус 35,1 градуса...»

Шестнадцать дней проработали Буторин, Гаманков, Шарыпов и Гетман с неподатливым стальным тросом. Оперировать с тугой и толстой проволокой на морозе весьма затруднительно. Все же в конце концов удалось распустить трос на проволоки. Каждая из них была смотана в отдельную бухту.

Теперь решающее слово за механиками. Надо было найти надежный способ соединить все проволоки воедино. Наш старый метод сращивания теперь не годился, так как на этот раз мы имели дело только с одной нитью. Одной пайки тоже мало. Следовало применить какой-то комбини-

рованный прием сцепления. И Сергей Дмитриевич Токарев разработал обстоятельный технический процесс приготовления проволочного лотлиня.

Аккуратный механик во всякой работе любил последовательность. И на этот раз Сергей Дмитриевич в первую очередь заготовил необходимый инструмент.

На длинной доске он укрепил двое тисков для зажима соединяемых концов. Затем была изготовлена особая трубочка, отверстие которой было чуть-чуть шире, чем диаметр проволоки. Конец одной из проволок Токарев пропускал в эту трубочку. Накручивая проволоку вокруг второй, зажатой в тисках, он укладывал один за другим около десяти витков. Затем та же процедура проделывалась с концом второй проволоки, — она обвивалась вокруг первой. Получалось два аккуратных замка, которые тут же окунались в ванну с расплавленным оловом. После этого легче было разорвать проволоку по целому месту, нежели разъединить наш самодельный замок.

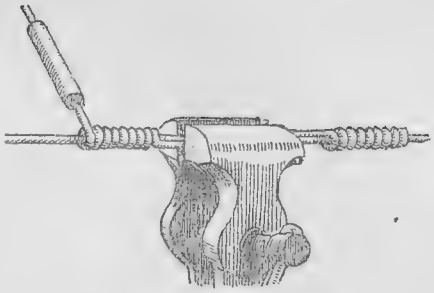
Спайка нового лотлиня производилась в кубрике, у раскаленного докрасна камелька, на котором стоял противень, налитый жидким оловом. Я помню десятки авралов на дрейфующем корабле. Но ни один из них не был таким веселым и боевым, как этот проведенный по инициативе самой команды. В кубрике все было перевернуто вверх дном. В открытый иллюминатор клубами валил пар. Было отчаянно жарко. Клубился синеватый дымок. Пахло соляной кислотой, окалиной. Лампы горели тускло. Однако никто не обращал внимания на все эти мелочи.

Токарев с воодушевлением дирижировал организованным им производственным ансамблем. Проволока двигалась, как по конвейеру. Работали почти все члены экипажа. Один разматывал бухту, другой зажимал концы в тиски, третий орудовал токаревской трубочкой, завивая замки, четвертый окунал эти замки в расплавленное олово, пятый проверял прочность и аккуратность пайки, шестой вытягивал спаянную проволоку через иллюминатор на палубу, седьмой наматывал ее на барабан. Чтобы не так скоро наступала усталость, люди время от времени менялись местами.

В кубрике все время раздавался смех, слышались шутки. Буторин цвел, как пион, — замысел боцмана близился к осуществлению. Его немного поддразнивали, как героя дня, но он не обижался и не оставался в долгу — поморский язычок весьма остер.

Людям хотелось закончить изготовление лотлиня возможно быстрее. Поэтому официальный график рабочего дня пришлось временно нарушить. В вахтенном журнале записано:

«10 января. 10 часов. Алферов, Токарев и Недзвецкий сращивают проволоку. Буторин готовит глубоководную лебедку.



11 января. 7 часов. Круглые сутки продолжается без перерыва работа по сращиванию и наматыванию на барабан лебедки проволоки. Всю ночь работали Буторин, Гаманков, Токарев, Алферов и Недзвецкий. В данный момент работа уже закончена. Часть старого лотлиня, имевшая много дефектов, изъята. Оставлено всего 800 метров пятимиллиметрового троса. К этому добавлено 5 000 метров вновь приготовленной проволоки толщиною в 1,9 миллиметра. Таким образом, мы имеем теперь лотлинь длиною 5 800 метров...»

Пока Буторин, Гаманков, Шарыпов и Мегер возились с тросом, распуская его на проволоки, наши механики трудились над изготовлением нового сложного прибора для взятия проб грунта со дна океана. После двух неудач мы решили отказаться от кустарного приспособления с колосниками, заменяющими грузы в приборе Брука. Я посоветовал Токареву обратить внимание на другое приспособление — особую трубку, с помощью которой обычно достают грунт со дна моря.

У нас на судне было две такие трубки. Но вся беда заключалась в том, что этот прибор очень тяжел: он весит около 100 килограммов. Поэтому мы не рисковали прицеплять такую махину к своим жиденьким и малонадежным тросам, которые с трудом удерживали даже обломок колосника.

Прибор для взятия проб грунта сконструирован довольно остроумно. Он состоит из длинной трубы, у нижнего выходного отверстия которой пристроены широкие храпцы. В момент отрыва трубки от дна океана на храпцы соскальзывает сверху полая гиря, державшаяся до того на распорках; она ударяет по раскрытым щекам храпцов и заставляет их сжаться и закрыть выходное отверстие. Колонка грунта, вдавившегося в трубку в момент падения на дно, выскочить из нее уже не может.

Изготовить такой прибор в кустарных условиях дрейфующего корабля было чрезвычайно трудно, почти немыслимо. Но Токарев, однако, взялся выполнить и это задание.

Легче всего сделать трубку; для этого достаточно отрезать кусок водопроводной трубы. Но дальше возникало одно осложнение за другим. У нас ведь не было таких вещей, как расточные и фрезерные станки. Поэтому тончайшие дета-

ли, требующие точности до десятых долей миллиметра, механикам приходилось изготовлять очень сложными приемами.

Чтобы изготовить храпцы, например, надо высверлить в цельном куске металла полое пространство, потом распилить образовавшийся цилиндр в продольном направлении пополам и пришабрить обе половинки друг к другу. Полый груз также надо вытачивать из большого куска металла.

Для обточки снова был пущен старенький токарный агрегат в одну человеческую силу. Крутить шпиндель взялся Павел Мегер, назначенный матросом [1].

«Механический цех» работал бесперебойно, и к 15 января прибор, сконструированный Токаревым, был готов. Он весил всего 16 килограммов. Теперь можно было предпринять новую, третью по счету попытку нащупать дно океана.

* * *

В этот день «Седов» находился на 84°41′,5 северной широты и 123°20′ восточной долготы, — весь месяц он кружился вокруг той самой точки, где 18 декабря мы оставили в холодных водах океана 3 300 метров новехонького троса.

С раннего утра над нами пылало величественное полярное сияние, достигавшее порою исключительной интенсивности. В зените сверкала гордая корона. Трепетные лучи, дуги и полосы расцвечивали весь небосвод небывало праздничной иллюминацией. Но, кроме вахтенного, обязанного по долгу службы наблюдать за небесными явлениями, в этот раз никто не любовался этим удивительным фейерверком. Наши помыслы были поглощены более прозаическими делами; мы устанавливали блок-счетчик, прорубали майну, смазывали салом автоматические храпцы, чтобы они не отказали в ледяной воде, устанавливали освещение.

Невзирая на тридцативосьмиградусный мороз, мы довольно уверенно орудовали у глубоководной лебедки. Наконец в 14 часов 40 минут я подал команду Буторину, занимавшему свой бессменный пост у барабана, на котором был намотан трос:

— Травить лотлинь!

— Есть травить лотлинь! — бойко откликнулся боцман.

Лебедка зарокотала, и новенький прибор Токарева исчез в майне. Механик с гордостью и какой-то особой нежностью проводил его взглядом.

---

[1] На камбузе его до осени заменял Гаманков, неожиданно показавший себя способным кулинаром.

Вначале все шло нормально. Мотор работал без перебоев, тонкая проволочная нить плавно уходила под воду. Но вскоре нами снова овладела тревога: блок-счетчик отсчитывал уже пятую тысячу метров, а Гаманкову и Гетману, которые по старому методу оттягивали трос медными крючьями, все еще не удалось ощутить момента касания дна. Трудно было предположить, что в этом месте океан настолько глубок. Скорее всего такой кустарный метод просто не оправдывал себя: физически невозможно наощупь определить момент, когда конец тяжелого троса ляжет на дно.

— Выбирать лотлинь! — скомандовал я.

Но тут неожиданно закапризничал наш «Симамото». Механики бросились к двигателю, чтобы выяснить причину перебоев. Тем временем пятикилометровый трос болтался в проруби, а конец его в это время, быть может, волочился по дну.

Прошло десять, двадцать, тридцать минут... Изношенный мотор все еще отказывался работать, хотя механики, казалось, были готовы сами влезть в цилиндр и заставить поршень двигаться. Все мы нервничали, и каждая минута казалась часом.

Наконец в 15 часов 40 минут «Симамото» ожил, ворчливо откашлялся и заработал. Все облегченно вздохнули. Но наша радость была кратковременна: через сорок минут, когда в воде оставалось всего 1 700 метров троса, линь лопнул, и конец его вместе с прибором Токарева ушел на дно.

Я невольно взглянул на второго механика. Он был бледен, но с уст его не сорвалось ни одного слова. А ведь это несладко — собственными глазами увидеть гибель того, над чем трудился, отдавая все свои силы, в течение двух недель!

— Константин Сергеевич, колышка! — крикнул со льда Шарыпов, рассматривавший при электрическом свете оборванный конец.

Так и есть! Наши опасения были справедливы: конец явно показывал, что, достигнув дна, трос свился в клубок; в результате образовались спирали, при подъеме они скрутились, и одна из них лопнула. Надо во что бы то ни стало найти новый способ определения момента касания грунта, иначе нам ничего не удастся сделать.

Что, если применить метод многократного промера? Опуская трос несколько раз, последовательно на бо́льшие и бо́льшие глубины, можно с известной точностью угадать момент касания дна. Правда, при этом увеличится износ троса. Но лучше пойти на это, чем при первом же промере потерять все.

Во всяком случае, опыт показал, что Бутерин и Токарев были правы: тонкая стальная проволока оказалась не слабее

нашего старого плетеного линя, и если бы не проклятая колышка, она бы нас не подвела.

У нас оставалось 3 300 метров проволочного троса. Что, если срастить его с остатком старого линя и повторить опыт? Правда, люди устали. Однако всем нам не терпелось добиться каких-то определенных результатов. Ведь мы решили на этот раз произвести последнюю попытку измерения глубины. Так почему же не исчерпать все возможности до конца? Было решено немедленно врастить в лотлинь еще тысячу метров старого двухпрядного троса.

Но где взять новый груз? Уж если рисковать, то рисковать до конца, — я разрешил Токареву пустить в дело тяжелую трубку для взятия грунта, отрезав от нее бо́льшую часть, дабы максимально облегчить прибор.

Чтобы мотор не зря расходовал топливо, пока мы готовились ко вторичному промеру, механики переключили динамо, которую он приводил в действие, на зарядку аккумуляторов.

Люди работали в эти часы самоотверженно. Они забыли о холоде, забыли о том, что с раннего утра никто ничего не ел. Приходилось силой прогонять то одного, то другого в кают-компанию, где Гаманков, исполнявший обязанности повара, расставлял разные закуски.

В 21 час 30 минут неожиданно погас свет. Оказывается, в довершение всех бед порвался изношенный приводной ремень. Механики зажгли керосиновые фонари и вооружились шилом и дратвой. Через полчаса ремень был сшит, и палуба «Седова» снова озарилась светом.

Наконец уже поздним вечером все было готово. На конце троса раскачивалась тяжелая трубка, обрезанная Токаревым наполовину. Мы поглядывали на нее с некоторой опаской, но заменить ее было нечем. Откладывать же измерение еще на две недели, пока будет изготовлен новый прибор, мы просто не могли, — нервы у всех были напряжены до крайности, и каждому хотелось довести опыт до конца именно в этот день.

В 22 часа 10 минут глубоководная лебедка снова заработала. Хотя люди пробыли уже 12 часов на морозе, никто не проронил ни одной жалобы. Все взоры были устремлены на майну, в которой тускло поблескивала вода, быстро покрывавшаяся ледяными иглами. Там, под водой, решался исход нашего эксперимента.

В первый раз решили опустить трос только на 4 000 метров, а затем, если он не достанет до дна, опускать его глубже и глубже, увеличивая каждый раз длину выпущенного линя на 50 — 100 метров.

Около полуночи мы начали выбирать трос. Старались вращать барабан лебедки возможно плавнее и медленнее, чтобы не потревожить лотлинь. Вероятно, ни один рыбак в мире не следил за кончиком своей лесы, выходящей из воды, с таким вниманием, как мы наблюдали за последними метрами линя.

Впервые после трех неудачных попыток, когда всякий раз на дне оставались тысячи метров троса, происходило нечто необыкновенное: счетчик отсчитывал сотни, десятки, а проволочная нить все тянулась и тянулась из воды. Наконец в майне мелькнуло что-то большое и черное, послышался плеск, и Шарыпов крикнул:

— Стоп! Груз вышел!..

Дрожащими от волнения руками он держался за тяжелую трубку Экмана, благополучно вернувшуюся с глубины в 4 километра. Храпцы были плотно сжаты.

Что же? Значит — победа? Но радость наша была преждевременна: когда мы разжали храпцы, никаких признаков грунта обнаружить в трубке не удалось. Мы одержали победу лишь наполовину: в эту ночь было доказано, что наш новый трос пригоден для глубоководных измерений и что даже тяжелая трубка может вернуться со дна океана, если только нам удастся избежать возникновения колышек. Но до дна океана мы не достали. Очевидно, наспех приготовленный груз сорвался и закрыл храпцы раньше времени.

Надо было бы повторить опыт еще несколько раз, спуская лотлинь на 4 050, 4 100, 4 150 метров, — до тех пор, пока он не достигнет грунта. Но люди настолько обессилели за 14 часов непрерывной работы на ветру и тридцатиградусном морозе, что я решил отложить повторение эксперимента.

* * *

Измерение глубины мы закончили около полуночи. А уже через час послышался хорошо знакомый звон, треск и грохот, — началось сжатие, вскоре достигшее исключительной силы. Экипаж, не успев отдохнуть, немедленно отправился к аварийным базам, вблизи которых появились трещины. Это был памятный аврал по спасению склада горючего, описанный мною выше.

Почти десять дней отнял у нас этот непредвиденный аврал, и лишь в последних числах января нам удалось вернуться к подготовке нового, пятого по счету опыта.

Практика показала, что проволочный лотлинь в состоянии удержать на весу тяжелую трубку. Но для того чтобы мы могли действовать более смело и с меньшим риском,

следовало все же заменить эту трубку более легким прибором. И наши механики вызвались изготовить второй экземпляр облегченного приспособления. Токарев, Шарыпов и Недзвецкий мастерили его втроем в течение восьми рабочих дней. Прибор вышел на славу, еще лучше, чем первый.

11 февраля, когда «Седов» продвинулся далеко на северо-восток и находился уже на 85°51′,3 северной широты и 120°50′ восточной долготы, мы предприняли очередную попытку измерить глубину.

И на этот раз было зверски холодно — термометр показывал 35 с половиной градусов мороза. Вырубленная во льду майна почти мгновенно затягивалась ледяным салом, и нам часто приходилось ее расчищать, чтобы уменьшить трение лотлиня. Приходилось особенно внимательно следить за блок-счетчиком, который то и дело покрывался льдом.

Измерение глубины мы начали довольно поздно — с 16 часов 5 минут, так как с утра Ефремов, Буторин, Гаманков и Гетман были заняты на гидрологической станции: с 9 до 16 часов им удалось взять 16 проб воды с различных горизонтов, до глубины в 2 000 метров включительно.

И вот после пятиминутного перерыва работы возобновились. Я решил на этот раз действовать сугубо осторожно, и для начала мы вытравили всего 3 600 метров троса.

В 17 часов 40 минут мы выбрали весь лотлинь. Прибор Токарева благополучно вернулся на поверхность. Механики засияли, увидев свое детище целым и невредимым. Но храпцы прибора оставались раскрытыми. Это означало, что он не достиг дна.

— А ну, давайте на четыре тысячи двести! — сказал я Буторину, дежурившему у лебедки.

Боцман пустил свою машину в ход, и через полчаса блок-счетчик отметил, что наш лотлинь находится на глубине, превышающей 4 километра.

В 19 часов 55 минут мы снова выбрали трос. Снова прибор Токарева вынырнул из воды, и снова его храпцы оказались раскрытыми. Ни одной крупинки грунта нам не удалось обнаружить в трубке прибора. Океан был значительно глубже, чем мы предполагали.

— Давайте на четыре тысячи семьсот пятьдесят! — скомандовал я.

Тонкая стальная нить в третий раз ушла в воду.

В 20 часов 35 минут мы начали выбирать лотлинь. Выбирали его медленно в течение полутора часов. Как будто бы все шло хорошо. Но в самом конце опыта (под водой оставалось лишь 550 метров троса) неожиданно произошла новая авария: когда замок сращенной проволоки проходил че-

рез блок, послышался легкий хруст металла, и в то же мгновение конец троса с прибором скрылся в стылой воде...

Я стиснул зубы. Всякому терпению есть предел. Мы могли скрепя сердце примириться с потерей полукилометрового троса. Но каждый раз топить в майне новый прибор — это уже слишком большая роскошь... Пришлось скомандовать:

— Остановить мотор! На сегодня довольно...

Нахмуренные люди разбрелись по своим каютам.

Полмесяца не вспоминали мы о глубоководных измерениях. Со страниц вахтенного журнала после злополучного опыта, произведенного 11 февраля, слова «трос» и «изготовление прибора» исчезли без следа.

Но потом, когда горечь поражения немного рассосалась, мы снова начали подумывать об опытах.

Все чаще поглядывал я на трубки для измерения глубин, лежавшие без пользы в кормовом твиндеке. После двух неудач было бы просто бесчеловечно заставлять механиков работать над приготовлением третьего прибора. Но почему бы нам не попытаться еще раз применить готовые трубки? Тем более, что в нашем распоряжении остается более 4 000 метров готового троса!

Как выяснилось, эти трубки, лежавшие без пользы, беспокоили не только меня. Однажды Буторин, начав, как обычно, разговор издалека, неожиданно напомнил:

— Константин Сергеевич, там у нас трубки лежат...

Я сразу понял, к чему клонит свою речь боцман, но сделал вид, что не понимаю.

— Какие трубки?

— Да эти самые... Для глубин...

— Ну и что же?

— Да как вам сказать? Может, сгодились бы они нам на что-нибудь?

Я невольно улыбнулся и сказал:

— Сгодятся, Дмитрий Прокофьевич, сгодятся...

* * *

Если бы удалось хоть один раз измерить глубину и добыть пробу грунта со дна океана, и то наука нас горячо поблагодарила бы. Оставлять же начатое дело до того, как исчерпаны все возможности, не к лицу советским полярникам.

У нас было две трубки для измерения глубин. Значит, мы могли провести еще по крайней мере два опыта. Необ-

ходимо было лишь увеличить запас проволочного троса. А это мы могли сделать теперь довольно быстро.

Поговорив с товарищами и увидев, что люди охотно возьмутся за дело, я решил готовиться к восьмому промеру.

8 марта, когда мы дрейфовали уже далеко за 86-й параллелью, Буторин, Шарыпов и Гетман снова взялись за изготовление троса. Механики начали ремонтировать мотор «Симамото», чтобы он в решающую минуту не подвел нас, как это было 15 января. Гаманков помогал механикам, вращая вручную шпиндель токарного станка.

Уже через трое суток все приготовления к измерению глубины были закончены.

Но тут возобновились подвижки льда. 13 марта пришлось отменить магнитную станцию: лед под снежным домиком ходил ходуном, а магнитометр не мог дать точных показаний.

Только к 15 марта, когда «Седов» находился на 86°25′,1 северной широты и 108°06′ восточной долготы, льды несколько успокоились. Мы поспешили начать свои опыты, хотя мороз достигал 35 градусов. Помня, что во время последних промеров мы обнаружили большие глубины, я решил для начала вытравить 4 800 метров, а затем постепенно увеличивать длину троса до тех пор, пока не удастся нащупать дно.

В полдень лотлинь уже был спущен в майну, и механики включили мотор. Трос медленно пополз вверх. Все внимательно следили за движением быстро обледеневающей нити. Шарыпов, дежуривший у майны, съежился и подался вперед, готовый в любое мгновение броситься к тросу и схватить его, если и на этот раз какой-либо замок разойдется.

К часу дня из воды вышло 4 400 метров троса. И вдруг на льду поднялась какая-то возня и раздались крики:

— Колышка!

— Стоп! Оборвало!..

— Поймал! Поймал!..

Оказывается, из воды показался спутанный спиралью трос, возникла колышка, и линь лопнул. Но в то же мгновение Шарыпов ловким, точно рассчитанным движением перехватил оборвавшийся конец и удержал его в нескольких сантиметрах от воды.

Лебедку остановили. Я спустился на лед, и мы начали выбирать трос вручную. Метр за метром ложились на лед витки подхваченного Шарыповым конца. Он был весь изуродован колышками и... в нескольких местах перепачкан серым, глинистым илом.

Земля! Земля, добытая со дна океана! То, за чем мы так долго и безуспешно охотились... Я бережно снимал с

проволоки быстро замерзавшие крупицы этой жалкой грязи и любовался ими, как самым дорогим сокровищем. Сколько сил и энергии затратили мы, чтобы добыть их!

К 13 часам 15 минутам мы вытащили из майны вручную 300 метров троса. Это было все, что нам удалось спасти, — остальные 100 метров вместе с трубкой были оборваны.

Мы не очень сожалели об этой утрате. Ведь основная цель опыта была достигнута: мы собственными глазами увидели грунт, поднятый тросом со дна океана. Чтобы дать возможность всей команде полюбоваться плодами долгой и трудной работы, я потом, когда работы уже окончились, вынес в кубрик мощный микроскоп и, положив на стеклышко крупинки драгоценного ила, предложил желающим посмотреть на них. И долго-долго разглядывали моряки угловатые темные зерна, извлеченные нашим тросом из-под толщи океанских вод...

Судя по следам ила и колышкам, образовавшимся на конце лотлиня, мы просчитались на 400 метров, — 400 метров троса лежали на дне океана. Значит, в этой точке глубина составляет приблизительно около 4 400 метров.

Для получения более точной цифры надо было возможно скорее повторить промер, пустив в ход вторую трубку, которая стараниями наших моряков была укорочена и значительно облегчена.

На этот раз было решено применить еще одно приспособление: прикрепить к концу стального троса кусок пенькового линька от лотлиня. Гибкий и мягкий, но в то же время достаточно прочный, пеньковый трос не боится колышек. Его длина — 210 метров. Даже в том случае, если пеньковый конец ляжет на дно, ничего опасного не произойдет: он вытянется в струнку, как только трос потянет его вверх. Надо сказать, что это простое, но вместе с тем важное усовершен-

ствование наших промеров не раз выручало нас впоследствии.

Но еще бо́льшую роль сыграло, бесспорно, предложение нашего скромного машиниста Коли Шарыпова, внесенное им утром 17 марта, за несколько часов до начала промера, которому было суждено завершиться решающей победой.

* * *

Как будто бы этот день не обещал ничего хорошего. Во всяком случае, начался он отнюдь не весело. Вахтенный журнал «Седова» рассказывает об этом утре так:

«17 марта. В 7 часов в продолжение 7—10 минут — сжатие льда в трещине, проходящей за кормой. На горизонте слабая дымка. Юго-западный-западный ветер — 3 балла. Температура наружного воздуха — минус 41°,2.

9 час. 30 мин. Буторин, Гетман и Шарыпов продолжают работы по подготовке к измерению глубины.

11 часов. Судно испытало толчок по месту трещины, проходящей за кормой, сжатие и торошение льда... Продолжается с небольшими перерывами сжатие льда по корме и слева по месту трещины, идущей за кормой.

14 час. 15 мин. Сжатие по корме и слева значительной силы, торос молодого льда на месте трещины. Под напором начинает ломаться старый лед и слева в расстоянии 20 метров от судна, причем поле льда у левого борта сильно трещит: вал торошения медленно приближается к судну.

С 14 часов команда продолжает работы по подготовке к измерению глубины...»

Эта короткая запись достаточно наглядно показывает, насколько экипаж «Седова» приноровился к своеобразной обстановке дрейфа. Теперь мы уже не теряли зря времени на разглядывание ледяных валов, разгуливающих над океаном. За ними бдительно наблюдали вахтенные, и этого было достаточно. В нужный момент вахтенный подавал сигнал, и тогда все пятнадцать зимовщиков становились на борьбу с наступающими льдами. А пока что каждый спокойно занимался своим делом.

Судя по некоторым признакам, во второй половине дня должно было наступить некоторое затишье. Им следовало воспользоваться для измерения глубины. Я зашел в кубрик, чтобы проверить, как подвигается дело у Буторина, Шарыпова и Гетмана. Над камельком сушился блок-счетчик. На стене висел новый для кубрика предмет — большой медный безмен круглой формы.

Я хотел спросить боцмана, зачем его сюда принесли, но Шарыпов предупредил мой вопрос:

— Как вы смотрите, Константин Сергеевич: что, если мы все же попробуем его применить? Помните, Токарев еще осенью предлагал...

И я сразу вспомнил историю этого безмена. Когда мы только начинали подготовку к измерениям глубины, Токарев отыскал в машинном отделении этот старый безмен, применявшийся когда-то для взвешивания мешков с углем, и предложил употребить его вместо динамометра. Если к безмену подвесить блок-счетчик, то по мере опускания лотлиня он будет все время увеличивать свои показания — тяжесть опускаемого в воду троса начнет возрастать. Но в тот момент, когда груз, укрепленный на конце лотлиня, достигнет дна, показание безмена резко уменьшится. Это будет сигналом остановки.

Сама по себе эта идея крайне проста и целесообразна. Но наш плетеный трос весил значительно больше 350 английских фунтов [1], на которые был рассчитан безмен. Предложение Токарева было отклонено, а потом о нем забыли. Только Шарыпов держал пружинные весы на примете.

Теперь, когда мы изготовили трос из проволоки, весивший вдвое меньше прежнего, безмен был как нельзя более кстати. Было решено немедленно пустить его в дело.

Шарыпов вынес свой динамометр на палубу, прочно укрепил на шлюпбалке и подвесил к нему блок-счетчик, через который был переброшен линь с укороченной трубкой Экмана на конце. Теперь мы обладали двойной гарантией от обрыва: во-первых, пеньковый линь не боится колышек, а во-вторых, импровизированный динамометр должен был более или менее своевременно сигнализировать о моменте касания грунта. Я с нетерпением ждал, когда льды успокоятся и мы сможем испробовать на практике наши новшества.

Наконец сжатия льда прекратились, и в 3 часа дня мы начали свою работу. Сорок минут спустя лебедку приостановили. Блок-счетчик показывал, что под воду ушло 4 210 метров. Стрелка безмена остановилась на цифре 290. Это означало, что 4 210 метров лотлиня вместе с грузом весят в воде 290 фунтов.

Заметив эту цифру, мы продолжали помалу травить трос, останавливая лебедку через каждые 50 метров, чтобы проверить показания динамометра.

Боцман несколько недоверчиво относился к новшеству, предложенному Шарыповым, и с опаской глядел на старенький безмен. И хотя он с каждым разом увеличивал свои показания, Буторин все неохотнее отпускал тормоз лебедки.

---

[1] Английский фунт — 0,413 килограмма.

Блок-счетчик регистрировал 4 260 метров... 4 310... 4 360... Стрелка динамометра уходила дальше и дальше.

Наконец боцман не выдержал:

— Константин Сергеевич, не верьте этой штуке! Подведет проклятый безмен! Останемся без троса...

Я волновался не меньше Буторина. Риск был большой, — проволока могла не выдержать огромной тяжести, и тогда мы должны были бы начинать все с самого начала. Но опыт надо было довести до конца.

— Еще пятьдесят!..

Боцман бросил на меня укоризненный взгляд и, безнадежно махнув рукой, отпустил рычаг. С отчаянным грохотом лебедка сбросила в воду новые 50 метров троса. Стрелка безмена снова увеличила показание.

4 410 метров! И все еще нет дна? Что, если и в самом деле этому старому безмену нельзя доверять? Ведь в прошлый раз трос лег на дно на глубине 4 400 метров...

— Еще пятьдесят!..

Цифры на блок-счетчике мелькали все быстрее: 4 420... 4 430... 4 440... 4 450...

Боцман затормозил. В тот момент, когда счетчик показал, что под водой уже 4 460 метров троса, стрелка динамометра прыгнула к рекордной цифре — 310 фунтов. Никаких признаков прикосновения к грунту!

— Давайте еще пятьдесят!..

Боцман взмолился:

— Нельзя больше, Константин Сергеевич! Оборвет, верное слово, оборвет. Без троса останемся...

Все же опыт следовало закончить, и я повторил:

— Еще пятьдесят!..

Буторин отпустил тормоз. Трос пошел еще глубже. Барабан прыгал с глухим ревом в разработавшихся чугунных сухарях, заменявших подшипники. Вся лебедка ходила ходуном. Боцман приговаривал:

— Вот оборвет... Вот оборвет...

4 510 метров!..

Я посмотрел на диск безмена. И — какая радость! — стрелка его неожиданно качнулась в противоположную сторону и остановилась на цифре 270.

— Груз на грунте! — крикнул я Буторину. — Приготовиться к выбиранию лотлиня!..

Буторин и Шарыпов засуетились у шлюпбалки. Они устанавливали на отводе второй блок-счетчик, чтобы уменьшить изгиб троса во время подъема. При этом показание безмена, к которому был прикреплен первый блок, понизилось до 240 фунтов, — часть нагрузки принял на себя новый блок-счетчик.

Я с большим волнением ждал, пока закончатся все приготовления к выбиранию троса. Ведь показание динамометра могло уменьшиться не только потому, что груз достиг грунта. Напряжение могло уменьшиться и по другой причине: что, если конец троса с трубкой Экмана и новеньким пеньковым линем, не выдержав тяжести, оборвался?

В 4 часа дня мы, наконец, начали выбирать лотлинь. И сразу же, как только счетчики отсчитали 20 метров, стрелка безмена резко подпрыгнула — ее показание в один миг увеличилось на 30 фунтов. Я с облегчением вздохнул: теперь уже было ясно, что там, под водой, все в порядке; такой скачок — верное свидетельство отрыва от грунта.

Для памяти я записал в тетрадке:

«16 час. 05 мин. Длина вытравленного троса — 4 490 метров.
Показание безмена — 270 английских фунтов.
Угол отклонения троса от вертикали — 2 градуса».

Час пятьдесят минут вытягивали мы трос из воды. До последнего метра проволочный трос прошел гладко, без единой колышки. Затем мы выбрали вручную пеньковый линь, и, наконец, из майны вынырнула трубка. Храпцы были закрыты, как полагается, а сама трубка перепачкана коричневым илом — она на 10 сантиметров вонзилась в мягкое дно океана.

С величайшими предосторожностями извлекли мы из трубки эту первую пробу, взятую нами с соблюдением всех правил. А через полчаса я внес в дневник глубоководных измерений запись № 1:

«17 марта 1939 года. Широта 86°25′,1, долгота 108°20′. Глубина 4 485 метров. Грунт — коричневый ил...»

Еще не раз нам предстояло пережить горькое разочарование; еще не одну тысячу метров троса предстояло нам пожертвовать океану. Но с этого дня, с 17 марта 1939 года, мы уже действовали по строго определенным, проверенным на опыте правилам. Усилиями всего коллектива был, наконец, найден метод, — нам оставалось лишь уточнять и совершенствовать его.

И если до этого каждая попытка измерения глубины была целым событием, то уже через два-три месяца глубоководные промеры стали таким же привычным и будничным делом, как гидрологические или магнитные станции.

ВЕСНА ЗА 86-й ПАРАЛЛЕЛЬЮ

Понятие весны в высоких широтах Арктики сугубо условно. Моряки «Седова» — увы! — были лишены всех тех прелестей, которые радуют зрение, обоняние и слух жителей Большой земли: мы не видели, как с полей сходит снег и из-под сугробов показывается черная земля, покрывающаяся робкой нежно-зеленой порослью, не слышали журчания вешних вод и пения первых жаворонков, не ощущали запаха клейких почек березы и клена.

В лучшем случае нам удавалось полюбоваться тощей сосулькой, свесившейся с палубы на солнечной стороне, или кучей шлака на льду, вокруг которой осел снег. В марте, апреле, мае за 86-й параллелью теплым деньком считается такой, когда ртуть в термометре не опускается ниже минус 20 градусов.

Но даже арктическая весна имеет свои преимущества. Во-первых, только после долгой полярной ночи можно полностью прочувствовать все достоинства солнечного освещения, которое так привычно для жителей средних широт, избалованных ежедневными восходами и закатами. Во-вторых, будешь рад и температуре минус 20 градусов, если до этого упорно держались сорокаградусные морозы. В-третьих, весной обычно успокаиваются льды и можно спать, не опасаясь, что среди ночи раздастся сигнал к авралу.

Наконец именно весной, когда наступает светлое время, можно во всю ширь развернуть научные наблюдения, не рискуя сломать ногу в засыпанной снегом трещине, не опасаясь внезапной встречи с медведем в темноте, не возясь с керосиновыми лампами.

Весна 1939 года застала нас в дальних окрестностях полюса, где меридианы сходятся настолько близко, что прилично натренированный лыжник может за день пересечь добрый десяток их, — всего 4 мили отделяют один градус долготы от другого в этих широтах. Вот почему при хорошем восточном ветре меридианы мелькают мимо иллюминаторов «Седова», словно верстовые столбы: за один лишь апрель мы продвинулись по долготе более чем на 25 градусов — от 107-го меридиана до 81-го.

Надо было спешить с развертыванием научных наблюдений, если мы хотели извлечь максимум пользы из пребывания за 86-й параллелью: следовало ожидать, что за меридианом Земли Франца-Иосифа льды неизбежно потянут нас на юго-запад.

Вот почему морозные весенние дни 1939 года были заполнены особенно напряженной и творческой деятельностью коллектива «Седова». Никогда еще научные наблюдения не велись на корабле с таким размахом и с такой интенсивностью, как теперь. Чтобы дать представление о своеобразии и особенностях этой поры, я снова вернусь к записям в своем дневнике.

«20 марта. 86°26′,3 северной широты, 107°04′ восточной долготы. Итак, весна. Могу с гордостью отметить: стало теплее. Вчера было 40,3 градуса мороза, сегодня — всего 33,6. За одну ночь скачок почти на 7 градусов! Но главное, конечно, не в этом. Главное в том, что теперь можно обходиться без опротивевших керосиновых ламп: круглые сутки светло...

Вчера в кают-компании торжественно сняли отепление с двух иллюминаторов, и дневной свет потоком хлынул в наше закопченное убежище. Все радовались, как дети.

Солнце, впервые выглянувшее из-за горизонта всего декаду назад, теперь ходит вокруг «Седова» почти круглые сутки. К сожалению, видеть его удается не часто: облака, туманы и снегопад прячут светило. Все же дневного света вполне достаточно для того, чтобы как следует осмотреться вокруг.

Надо сказать, что мы обнаружили много неожиданностей. В прошлом году с восходом солнца мы увидели вокруг «Седова» грозные ледяные хребты, часто достигавшие высоты в 4—6 метров. Гигантские торосы преграждали все пути: чтобы отойти от корабля на километр в любом направлении, надо было затратить огромные усилия. Теперь же льды выглядят более мирно: большинство торосистых гряд не выше 1,5—2 метров.

Солнце и вода минувшим летом сгладили большинство торосов и ропаков, образовавшихся во время подвижек. В эту же зиму, невзирая на большое количество интенсивных сжатий (с 1 сентября по 17 марта мы насчитали 88 подвижек), торосился главным образом молодой лед — толщиной в 20—45 сантиметров.

Наши измерения показывают, что своеобразное естественное выравнивание ледового покрова в высоких широтах происходит и за счет различных темпов намерзания: толщина более молодых льдин возрастает неизмеримо быстрее, чем старых.

Вот что показывает измерение, проведенное сегодня Буйницким и Буториным:

Возраст льда	Толщина льда в *см*	
	в ноябре 1938 года	20 марта 1939 года
Молодой лед, возникший в ноябре 1938 г.	0	170
Лед, образовавшийся в 1937 году	102	176
Лед, образовавшийся в 1936 году	146	196

Более толстых ледяных полей мы пока не встречали, хотя Нансен и южнее наблюдал льды, толщина которых достигала 317 сантиметров.

Нансен был свидетелем утолщения ледяного покрова даже в летние месяцы. Мы же прошлым летом не только не наблюдали такого явления, но, наоборот, видели, что лед быстро разрушался, таял и толщина его уменьшалась.

Видимо, за эти сорок лет процессы льдообразования сильно изменились. Возможно, что далеко не последнюю роль в этом играет потепление Арктики. Во всяком случае, эта зима была гораздо более теплой, нежели во время дрейфа «Фрама» в таких широтах.

Вчера я подсчитал средние месячные температуры, начиная с сентября 1938 года, и сравнил их с температурами, зарегистрированными во время дрейфа «Фрама», начиная с сентября 1894 года. Средние месячные температуры во время нашего дрейфа оказались гораздо выше, чем во время дрейфа «Фрама». И это невзирая на то, что «Седов» дрейфовал значительно севернее «Фрама»!

Любопытно, что именно теперь, в марте, когда Нансен и его спутники отмечали потепление, в районе нашего дрейфа наступили самые сильные за все время холода. Очевидно, наша среднемесячная температура в марте будет ниже отмеченной «Фрамом» за тот же месяц.

Общее повышение зимних температур сопровождается еще одним интересным явлением: снежный покров достигает в среднем лишь 20 сантиметров. Почти бесснежная зима, — как это не вяжется с традиционным представлением об Арктике как о стране саженных сугробов и буйных снегопадов!

Одним словом, мы не зря блуждали в этих широтах. Видимо, мы привезем нашим ученым немало новостей.

А пока что надо спешить с осуществлением нового плана научных наблюдений. Только бы хватило сил! План довольно

напряженный: для того чтобы к 1 мая выполнить все, что мы наметили, надо затратить 411 человеко-дней. В нашем же распоряжении их всего 385. Остается рассчитывать только на перевыполнение графиков.

Борьба за поднятие производительности труда и у ворот полюса остается жизненной задачей!..

21 марта. Свирепствует пурга. Дует юго-западный ветер силой 7 баллов. Это как раз то, что нам сейчас нужно: он замедлит наше движение к Гренландскому морю и, быть может, еще ближе продвинет нас к полюсу.

Еще одна хорошая новость: сегодня из Москвы вылетел на остров Рудольфа самолет «СССР-Н-171», один из тех, которые летали на Северный полюс. Экипаж будет нести сторожевую вахту, наблюдая за дрейфом «Седова». При первом же сигнале о помощи самолет может вылететь к нам. Командует самолетом наш старый знакомый — Георгий Орлов, — он прилетал к нашему каравану в море Лаптевых, когда с дрейфующих судов снимали часть экипажей.

В машинном отделении кипит работа. Наши механики скоро превратятся в завзятых специалистов приборостроения, — они делают решительно все необходимое для научных опытов. Вот далеко не полный список того, что они взялись изготовить до 1 мая: две трубки для взятия глубин, конструкции Токарева, флюгер, новый стакан для измерения осадков, четыре рейки для измерения таяния льда...

Кроме того, им надо подготовить к действию лебедку для опускания под воду вертушек Экмана, измеряющих скорости течений, отремонтировать лебедку Кузнецова для гидрологических работ, перебрать двигатель, обслуживающий глубинные измерения, и произвести еще целый ряд неотложных работ.

22 марта. 86°34′,7 северной широты, 108°46′ восточной долготы. Редкое в Арктике явление: радуга. Мы долго любовались ею. Потом кто-то сказал:

— Вот бы нам дождик! Да с грозою бы, с молнией и громом!

Но еще не скоро увидим мы молнию и услышим гром. В Арктике гроз не бывает.

Солнце сегодня совсем не заходило.

23 марта. 86°30′,2 северной широты, 109°07′ восточной долготы. Андрей Георгиевич со своими помощниками взяли очередную гидрологическую станцию № 15. Пока что план научных наблюдений выполняется свято и нерушимо. Поэтому у нас у всех хорошее настроение.

24 марта. 86°27′,6 северной широты, 109°00′ восточной долготы. Сегодня — выходной день. Как ни много у нас ра-

боты, но оставлять людей без отдыха не годится. По случаю выходного дня открылась «лыжная станция». Лыжи нарасхват. Не в пример прошлому году теперь лыжникам раздолье — почти повсюду гладкие, ровные поля. Только на северо-северо-востоке высится довольно мощная ледяная гряда, посреди которой торчит Эльбрус местного значения — довольно солидный торос.

Он уже давно меня интересовал, и сегодня я в сопровождении Шарыпова отправился к нему, захватив с собой секстан и рулетку. Шарыпов с концом рулетки взобрался на вершину этой величественной груды хаотически нагроможденных обломков старого льда. Определив расстояние до вершины, я лег на снег и, прицелившись секстаном, определил угол. Теперь было совсем нетрудно определить высоту тороса. Она оказалась равной 6,1 метра.

Минувшей весной мы встречали и гораздо бо́льшие нагромождения льда. Теперь же это самый крупный торос во всем обследованном нами районе, радиусом в 5 километров.

На пути к ледяной гряде обнаружили любопытное явление: по всей площади льда мы видели множество узких змеевидных трещин, идущих параллельно друг другу с севера на юг. Ширина этих трещин всего 2—3 сантиметра.

— По швам расползлось, — пошутил Шарыпов, увидев эти странные трещины.

25 марта. 86°26′,5 северной широты, 109°40′ восточной долготы. Среди грузов, имеющихся на борту судна, отыскали два метеорографа. Это очень умные приборы, автоматически записывающие при подъеме на высоту давление воздуха, температуру, направление и силу ветра. Обычно метеорографы поднимают на воздушных шарах или мощных коробчатых змеях.

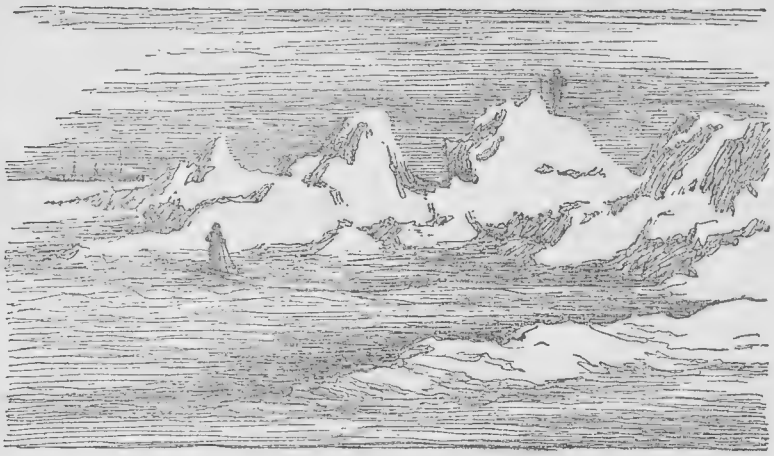
Почему бы нам не попробовать соорудить такой змей? Данные о температуре, давлении воздуха и ветре на большой высоте были бы, конечно, небезынтересны для науки.

Линь для змея мы можем изготовить из проволоки, распустив один из концов такелажной снасти, — у нас есть для этого подходящий трос, свитый из проволоки толщиной в полмиллиметра.

Сегодня же начнем работу.

26 марта. 86°22′,8 северной широты, 109°34′ восточной долготы. Оля телеграфирует:

«В Москве наступили теплые весенние дни. Очень хотелось бы, чтобы всем было тепло...»



Увы! Это желание совершенно несбыточно: у нас изо дня в день термометры показывают одно и то же: минус 38, минус 39, минус 40 градусов...

Наши механики начали сильно мерзнуть в своем неотапливаемом машинном отделении. Нелегко целый день работать на таком морозе! Сегодня распорядился оборудовать механическую мастерскую в нижнем кормовом кубрике. Буторин, Шарыпов и Гетман устанавливают там малый камелек. Так дело пойдет веселее.

27 марта. 86°20′,2 северной широты, 109°28′ восточной долготы. Сегодня измеряли прозрачность морской воды. Закрыв двери в гидрологическом домике, чтобы не мешал наружный свет, спустили в майну на шнуре зажженную электрическую лампочку мощностью в 100 ватт. Свет лампочки был виден на глубине до 24 метров. Затем измеряли прозрачность воды диском Секки, опуская его в майну, служащую для глубоководных измерений. С левого борта и с кормы диск был виден на глубине 22 метров.

Наш предусмотрительный врач, прослышав о вылете из Москвы самолета «СССР-Н-171», подал рапорт, в котором просит, чтобы на этом самолете доставили с острова Рудольфа два кило зубного порошка, машинку для стрижки волос и сто штук стерильных бинтов.

На всякий случай заявку эту передал по радио начальнику зимовки на Рудольфе Степанову. Боюсь все же, что нам придется закончить дрейф без зубного порошка и без новой машинки для стрижки волос — вызывать самолет будем только в случае самой крайней нужды.

28 марта. 86°22′,3 северной широты, 108°49′ восточной долготы. Обнаружили любопытное явление: с тех пор, как усилился наш дрейф на запад, льды, окружающие корабль, начали медленно вращаться. Корабль вместе с окружающими его ледяными полями повернулся уже на несколько градусов против часовой стрелки. Сегодня устанавливаем на льду в расстоянии 3—4 километров от судна к северу, югу, востоку и западу четыре вехи. С помощью универсала будем определять по этим вехам с точностью до одной минуты угол относительного вращения льдов.

Вечером впервые взяли планктон с глубины 10 метров. Улов небогатый.

Из Амдермы радируют, что самолет Орлова гостит там уже четвертый день. Редакция газеты «Полярный шахтер» сообщает, что летчики везут нам письма, газеты, продукты, снаряжение. Вылететь на остров Рудольфа самолет пока не может из-за пурги. У нас погода сносная, но холода не ослабевают: сегодня было 42 градуса мороза!

29 марта. 86°22′,5 северной широты, 108°10′ восточной долготы. Советовались по радио с зимовщиками мыса Челюскин о том, как изготовить змей для запуска метеорографа. Дело это, оказывается, довольно сложное. Нужны дюралюминиевые трубки разных размеров, кольца, медные трубки, булавки, динамометр, шелк. Начальник зимовки Степанов (однофамилец начальника полярной станции на Рудольфе) и аэролог прислали подробное описание всех материалов, необходимых для сооружения змея, и в конце немного наивно спрашивают: «Найдется ли у вас все это?»

Вопрос излишний. Конечно, нет! Но наши механики выходили и из более трудных положений. Мы уже обдумывали этот вопрос и решили, что у нас получится прекрасный змей из старой шелковой палатки и медных трубок от холодильника.

Изготовление линя для змея подвигается успешно — Буторин и Шарыпов приготовили уже больше 1 000 метров тонкого, полумиллиметрового троса.

1 апреля. За последние восемь дней нас снесло на юго-запад. Сегодня мы находимся на 86°16′,0 северной широты и 107°25′ восточной долготы.

Решили провести суточную гидрологическую станцию, чтобы выяснить на четырех выборочно взятых горизонтах колебания температуры и солености в зависимости от приливо-отливных явлений.

Берем пробы воды через каждые два часа. Так как у нас все еще довольно холодно, одному Андрею Георгиевичу было бы затруднительно справиться с этим делом. Поэтому

организовано три смены наблюдателей: в первой — Андрей Георгиевич, Трофимов, Буторин и Мегер; во второй — я, Алферов и Шарыпов; в третьей — Буйницкий, Токарев и Гетман. Чередуемся через каждые четыре часа. Пока что обнаружены лишь незначительные колебания температуры на горизонтах от 200 до 250 метров, — влияние приливо-отливных течений в этих широтах сказывается крайне слабо.

Александр Александрович Полянский сегодня подал докладную записку о работе радистов — закончена приемка материалов партийного съезда. Полянский и Бекасов за эти дни приняли 79 930 слов! А всего с 1 сентября по 1 апреля наша радиостанция приняла и передала 289 118 слов. Достаточно внушительная цифра для такой маленькой станции, как наша...

2 апреля. В 14 часов закончили суточную гидрологическую станцию. Новых данных она не дала: подтвердились соображения, записанные вчера. Люди сильно устали, поэтому пришлось по окончании станции всем дать отдых.

3 апреля. 86°19′,0 северной широты, 106°07′ восточной долготы. Наши будничные работы идут своим чередом. Буторин и Шарыпов продолжают готовить трос для змея. Механики делают груз для глубинных измерений. Буйницкий сегодня попытался произвести магнитные наблюдения, но вынужден был вернуться, так как поднялась пурга. К вечеру нордост усилился до 6 баллов.

Поздним вечером слушали радиопередачу для полярников. Чувствовали себя, как именинники: про нас было сказано много хорошего. Выступали делегаты съезда партии. Они говорили нам теплые, ободряющие слова.

У микрофона выступали и пионеры — участники делегации, приветствовавшей съезд. Невыразимо приятно было слышать веселые детские голоса. Мы так соскучились по ребятишкам! А на Александра Александровича просто было жалко смотреть: вероятно, он вспомнил своих детишек и очень расстроился.

У репродуктора просидели до половины четвертого утра.

4 апреля. Еще один знак дружеского внимания к нам со стороны Москвы: сегодня каждый член экипажа неожиданно получил обстоятельную телеграмму Главсевморпути, в которой самым подробным образом рассказывается о жизни и работе членов наших семей.

Хорошие вести получили все члены нашего экипажа. После такого сообщения хочется горы ворочать, чтобы доказать, что ты достоин заботы, чуткости, доверия, которыми пользуешься. Вот то, о чем поистине ни один дореволюционный исследователь Арктики не мог даже мечтать!..

Послал от имени всей команды сердечную благодарность работникам Главсевморпути за заботу и внимание к нашим семьям.

5 апреля. 86°17′,0 северной широты, 101°17′ восточной долготы. Наконец-то кончилась пурга! Вчера северный ветер усилился до 7 баллов, и все вокруг нас задернулось белой пеленой. Но к вечеру ветер утих, а сегодня даже выглянуло солнце. Сверх ожиданий нас к югу не отнесло. Зато к западу мы продвинулись за эту пятидневку на целых 6 градусов.

Со вчерашнего дня наш дрейф протекает как раз над Северной Землей. Невольно вспоминается история ее открытия и исследования.

Архипелаг Северной Земли был открыт в 1913 году гидрографической экспедицией на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач», но эта экспедиция смогла нанести на карту лишь приблизительные очертания южного и отчасти восточного берегов. Простирание Северной Земли к северу и западу, ее строение и площадь, геологические и климатические особенности, растительный и животный мир остались совершенно неизвестными.

В советское время, в 1930 году, на архипелаг Северной Земли была направлена экспедиция во главе с Г. А. Ушаковым. Экспедиция состояла всего из четырех человек, хорошо подобранных по опыту, по знаниям.

Ушаков применил к исследованию Северной Земли методы, выработанные им во время трехлетнего пребывания на острове Врангеля. На одном из островов Седова (находящихся у западного берега острова Октябрьской революции) была устроена главная база экспедиции, а в разных местах архипелага — несколько продовольственных депо.

Летом 1931 года экспедиция прошла с картографическими работами всю северную часть Северной Земли и достигла ее крайней северной точки — мыса Молотова. В продолжение второго лета была положена на карту южная часть архипелага.

Г. А. Ушаков во время экспедиции прошел на собаках 7 000 километров, из них 2 220 километров с топографическими работами. Таким образом, с карты Арктики в два года было стерто огромное белое пятно.

6 апреля. 86°14′,5 северной широты, 99°37′ восточной долготы. Когда это кончится? Какой-то злой рок начинает преследовать нас всякий раз, как только мы беремся за глубоководные измерения. Казалось бы, после удачного опыта, проведенного 17 марта, никакие опасности нам не угрожали. Но вот сегодня сразу три неудачи: потеряна последняя

трубка, потеряны две гири, потеряно около 2 000 метров троса...

Начался день вполне благополучно. Гидрологическая станция была проведена быстро и хорошо. Уже в час дня мы смогли приступить к измерению глубины. В 13 час. 25 мин. вытравили 3 000 метров троса. Динамометр показал нагрузку в 220 фунтов. Все было в порядке. Но с этого момента стрелка динамометра застыла и не двигалась дальше, хотя мы опускали лот все глубже и глубже. В 14 час. 15 мин. под водой было уже 4 000 метров, а стрелка динамометра показывала все те же 220 фунтов.

Я приказал выбрать лотлинь. Как и следовало ожидать, он оказался оборванным — на дно ушло 1 500 метров троса вместе с последней трубкой для измерения глубин.

Прибор, над которым работали механики, еще не был готов. Мне же хотелось во что бы то ни стало определить глубину, — сегодня дрейф льда усилился настолько, что опущенный в воду лотлинь начал отклоняться от вертикали на добрых 15 градусов. Надо было выяснить, не находится ли это усиление дрейфа в какой-либо связи с изменением рельефа дна.

Запасный трос у нас был наготове. Я приказал наскоро связать две гири и сделать из них груз вроде того, каким мы пользовались при самом первом промере, 29 октября. Пока механики возились с гирями, все остальные вышли на аврал — расширять майну, о край которой терся отклонившийся от вертикали лотлинь.

В 16 час. 20 мин. все приготовления ко второму промеру были закончены. На этот раз измерение глубины прошло нормально. Согласно показаниям блок-счетчика и динамометра, глубина составила 4 405 метров.

Но взять пробу грунта не удалось: когда мы выбрали трос, то оказалось, что конец его опять оборван. С завтрашнего дня Буторину придется возобновить утомительную и нудную работу — готовить новый трос.

Как дорого обходится нам каждое измерение глубины!..

9 апреля. 86°08′,6 северной широты, 96°00′ восточной долготы. Новое событие занимает умы на корабле: в 2 километрах к западу от нас открылось гигантское разводье невиданных размеров. Это целое озеро шириною свыше километра. В длину оно расходится до пределов видимости. Его обследовали Буйницкий и Гетман, ходившие позавчера на запад, чтобы установить веху на льду. Разводье возникло несколько дней назад. По краям уже образовался молодой лед толщиной до 10 сантиметров.

Сегодня вечером я, Шарыпов и Алферов ходили на лыжах к этому разводью.

Для Алферова лыжная прогулка была нелегкой: он совсем недавно познакомился с этим видом спорта. Поэтому Всеволод Степанович сильно устал. Но желание овладеть техникой лыжного бега превозмогло усталость, и Алферов благополучно завершил поход вместе с нами.

Мы обнаружили, что за последние два дня разводье сошлось и снова разошлось: видны торосистые гряды молодого льда. Теперь ширина разводья достигает 2 километров. У кромок снова образовался молодой лед, но посредине чернеет полоса открытой воды шириной около 400 метров.

Возникновение такой большой полыньи за 86-й параллелью да еще в апреле, в период тридцатиградусных морозов, — явление выдающееся. Видимо, оно связано с общим ускорением движения льдов: уже много дней мы быстро перемещаемся на запад. Явственно ощущается приближение к Гренландскому морю.

Возникновение огромной полыньи, замеченный нами процесс медленного вращения ледяных полей, окружающих «Седова», — все это явления одного и того же порядка. Они свидетельствуют о том, что где-то впереди уже начался процесс разуплотнения полярного пака.

А если это так, то значит мы можем рассчитывать на выход из льдов уже в этом году. Если мы и впредь будем двигаться так же, то к концу навигации «Седов», продолжая дрейфовать вдоль 85-й и 86-й параллелей, приблизится к 50—60-му меридиану. В этом районе можно предположить значительное разрежение льдов. В прошлом году «Ермак» сумел пробиться к нам, когда мы находились у 83-й параллели, действуя по долготе, где условия мореплавания значительно труднее. Поэтому весьма вероятно, что на этот раз мощный ледокол сможет побить прошлогодний рекорд и подняться к северу еще на 2—3 градуса.

Отсюда вывод: надо готовить корабль к выходу из льдов. Уже в самое ближайшее время займемся судовым ремонтом. Больше всего меня заботит состояние рулевого управления — надо во что бы то ни стало вернуть «Седову» хотя бы частичную управляемость.

10 апреля. 86°10′,8 северной широты, 95°06′ восточной долготы. Сегодня попытались провести суточную магнитную станцию, но сильная низовая метель сорвала наблюдения. Дует резкий норд-ост, силой до 8 баллов. Видимо, наш дрейф на запад ускорится еще больше.

Буйницкий зарегистрировал магнитную бурю исключительной силы: амплитуда колебания достигает 52°12′. Ни разу за

эти полтора года мы не наблюдали такого явления! Во время наблюдений Буйницкий обморозил щеки и с трудом оттер их.

11 апреля. 86°15′,0 северной широты, 93°28′ восточной долготы. Маленькое приключение несколько юмористического характера: сегодня наш доктор умудрился вырвать самому себе больной зуб. Все приносили ему поздравления по этому поводу.

За последние сутки продвинулись к западу почти на 2 градуса.

13 апреля. 86°15′,0 северной широты, 90°38′ восточной долготы. Закончили очередную суточную магнитную станцию.

Разводье, так сильно заинтересовавшее нас, покрылось молодым льдом. Вчера его обследовал Андрей Георгиевич, ходивший к нему пешком. Так как его сапоги куда-то исчезли, он надел мои. Сорок четвертый номер обуви чрезмерно велик для него, и он был похож на сказочного кота в семимильных сапогах. Храбро преодолев расстояние, Андрей Георгиевич измерил толщину льда. Она уже достигла 12 сантиметров. Немудрено: все время стоят крепкие морозы.

Трос для глубоководных измерений закончен. Завтра попробуем взять грунт. Так как изготовление трубки все еще не закончено, применим еще раз гири, — их у нас много. Если груз и утонет, не так жалко.

14 апреля. 86°16′,5 северной широты, 89°53′ восточной долготы. Ура! Глубина измерена! Вторая проба грунта взята! Полный успех, если не считать потери еще двух гирь и 700 метров троса...

Лотлинь лопнул, как только мы начали травить его. Оказывается, проволока на фабрике была спаяна медью встык. Мы проглядели фабричную пайку и в результате потеряли конец троса вместе с грузом. Удивительно, как такое ненадежное крепление держалось до сих пор!

На ходу удлинили трос, прикрепили новые гири и продолжали измерение.

Лотлинь достиг грунта на глубине 4 520 метров. Пока что это максимальная глубина, зарегистрированная нами (17 марта — 4 485 метров, 6 апреля — 4 405).

К 15 час. 30 мин. работу закончили. Гири благополучно вернулись со дна океана, захватив образец грунта — ил светло-коричневого цвета. Я тщательно соскреб его и упаковал в стеклянную баночку. Теперь у нас есть уже три пробы донного ила...

15 апреля. 86°17′,3 северной широты, 89°16′ восточной долготы. Провели очередную гидрологическую станцию. Потом вдвоем с боцманом сходили к разводью. Это «озеро»

свело до 900—1 000 метров. Молодой лед достиг толщины 15 сантиметров.

16 апреля. 86°15′,7 северной широты, 87 52′ восточной долготы. Наконец-то самолет «СССР-Н-171» добрался до острова Рудольфа! Послали летчикам поздравительную телеграмму по этому поводу. Теперь будем чувствовать себя совсем уверенно. Все-таки приятно знать, что под боком есть самолет, который по первому требованию явится к тебе на помощь!

Принять самолет теперь будет легко. Еще в феврале, когда мы начали искать посадочные площадки, без труда удалось обнаружить три естественных аэродрома.

Сегодня Андрей Георгиевич в сопровождении Шарыпова, Мегера и Гетмана еще раз обследовал эти площадки. Наиболее удобное поле находится в 2 километрах от корабля на юго-восток. Его размер — 1 100 метров длины, 100 метров ширины. Площадка почти свободна от сугробов и ропаков.

Андрей Георгиевич сразу же разметил аэродром, установив 24 флажка — через каждые 100 метров. Завтра схожу посмотреть это поле.

17 апреля. 86°11′,5 северной широты, 86°59′ восточной долготы. Вдвоем с Мегером ходили на аэродром. Площадка действительно вполне приличная. Чтобы подготовить ее к приему тяжелых самолетов, надо снять один прошлогодний, обтаявший за лето торос и несколько глыб. Это займет у нас всего-навсего дней пять.

Невольно вспомнил, сколько трудов пришлось нам затратить на подготовку аэродромов минувшей зимой, когда мы вышли из моря Лаптевых. Тогда мы вынуждены были разбирать целые горы льда, чтобы расчистить сколько-нибудь подходящее летное поле. Теперь же сама природа предоставила в наше распоряжение готовые аэродромы. Повторяется картина, которую наблюдали участники экспедиции на Северный полюс: чем дальше на север, тем легче условия для посадки тяжелых самолетов.

19 апреля. 86°07′,0 северной широты, 85°31′ восточной долготы. Так как нас все быстрее несет на запад, приходится научные наблюдения проводить чаще. За пять дней мы продвинулись более чем на 4 градуса по долготе!

Поэтому решил сегодня снова измерить глубину. На этот раз все прошло вполне благополучно. По сравнению с промером, произведенным пять дней тому назад, глубина уменьшилась почти на полкилометра. Она составляет сегодня 4 062 метра. Интересно, что покажут дальнейшие измерения.

На гирях Томсона удержалось небольшое количество грунта — светлокоричневый ил.

20 апреля. 86°06′,5 северной широты, 85°51′ восточной долготы. Ходил на лыжах к разводью вдвоем с Буйницким. Он бегает, как заядлый спортсмен, и мне пришлось туговато. Когда вернулись, от меня пар валил столбом. Свитер промок насквозь.

Разводье ведет себя смирно. Размеры его — без перемен.

Андрей Георгиевич при участии Гетмана, Алферова и Недзвецкого провел гидрологическую станцию № 19.

Буторин и Мегер измерили толщину льда.

21 апреля. 86°08′,3 северной широты, 85°20′ восточной долготы. Сегодня пустили в ход вертушку — измеритель течений. Этот прибор действует так. Маленькие шарики, спрятанные в особой трубке, как в обойме, под влиянием вращения специального пропеллера, приводимого в движение морским течением, выскальзывают в желобок, вырезанный в компасной стрелке, и скатываются в соответствующий ее курсу сектор поставленной под стрелку коробки.

Чем быстрее измеряемое течение, тем больше шариков выскользнет из трубки. Чем постояннее его направление, тем больше шариков скопится в данном секторе коробки. Таким образом, подсчет скоростей и направлений течения упрощен до минимума. Чтобы произвести этот подсчет, достаточно поставить судно на якорь, опустить вертушку под воду, через определенный промежуток времени поднять ее, подсчитать количество шариков, скопившихся в различных секторах коробки, и заметить показанное счетчиком число оборотов. Эти цифры дадут полную картину перемещений воды на данном горизонте.

Однако мы не можем поставить свой корабль на якорь. Он двигается вместе со льдами. Поэтому мы получаем только относительные данные, которые затем можно будет обработать путем вычислений.

Вертушки опускали под воду на тросе, служащем для глубинных промеров. Провозились весь вечер, сильно устали. Зато получены интересные данные.

Как показали астрономические определения, «Седов» сегодня дрейфовал по истинному курсу 140° со скоростью 142 метра в час.

Точно с такой же скоростью и в том же направлении двигался слой воды толщиной в 150 метров, — вертушка на глубинах до 150 метров упорно не давала никаких показаний. Но как только мы опустили ее на 50 метров глубже, она сразу начала работать с нарастающей интенсивностью. Чем глубже мы ее опускали, тем энергичнее она работала. Видимо, нижние слои воды отстают от верхних. Движение водяных масс, увлеченных льдами, постепенно зату-

хает, причем процесс этого затухания не прекращается даже на глубине километра.

Последнее наблюдение особенно важно: ведь многие специалисты до сих пор утверждали, что дрейфующие льды увлекают за собой лишь тонкий поверхностный слой воды. Вот данные сегодняшних наблюдений:

Глубина (в метрах)	Относительная скорость, показанная вертушкой (в метрах в час)	Скорость течения, вычисленная по скорости дрейфа (в сантиметрах в секунду)
10	0	3,9
20	0	3,9
50	0	3,9
100	0	3,9
150	0	3,9
200	12	3,6
300	98	1,2
500	106	1,0
1000	113	0,8

Чтобы проследить, до каких глубин распространяется этот процесс затухания, придется опускать вертушку еще глубже — километра на два.

23 апреля. 86°10′,5 северной широты, 84°56′ восточной долготы. Чудесный, ясный денек. Круглые сутки светит солнце. Его лучи, отражаясь от сверкающей поверхности льда, проникают всюду. Потоки ослепительно яркого света вливаются в открытые иллюминаторы и озаряют наши скромные каюты каким-то праздничным сиянием. Все как будто бы изменилось. На душе стало радостнее, веселее.

После работы наши фотолюбители всей душой отдались своему излюбленному занятию, — даровое освещение обеспечивает прекрасное качество фотографий при ничтожной выдержке. Мегер корпит над своим альбомом, он сделал уже около сорока зарисовок с натуры.

Неподалеку от судна расчистили каток, и сейчас там постоянно маячат две фигуры: у нас, к сожалению, всего две пары коньков, и пользоваться ими можно только по очереди.

Андрей Георгиевич, Шарыпов, Гетман и Мегер до полуночи работали с вертушками. Чтобы ускорить наблюдения, опускали одновременно два прибора на разные горизонты.

Между прочим, сегодня знаменательная дата: исполнилось ровно полтора года нашего дрейфа. Следовало бы ознаменовать ее хоть небольшим праздником. Но уже близится Первое

мая, и мы решили совместить оба торжества. Сейчас для частых празднеств времени нехватает...

26 апреля. 86°15′,6 северной широты, 84°31′ восточной долготы. Чтобы уточнить рельеф дна в районе, где мы производим опыты с вертушками, решили сегодня измерить глубину. Опыт едва не кончился весьма плачевно для нас: когда под водой оставалось 3 000 метров троса с двумя гирями на конце, из майны вышла колышка, и линь оборвался. К счастью, Буторин, стоявший рядом, подхватил его и удержал.

До сих пор удивляюсь, как удалось ему это сделать: 3 000 метров металлического троса и две гири весят по меньшей мере около пяти пудов...

Оборванный трос выбрали вручную. Улов богатый: между гирями задержалось около 500 граммов коричневого ила.

Измеренная глубина — 4 510 метров.

После глубоководного промера весь вечер работали с вертушкой, опуская ее на глубины до 2 000 метров. Потом, воспользовавшись наступившей хорошей погодой, стреляли из карабина в цель.

30 апреля. Пишу под свежим впечатлением только что закончившегося радиоразговора с Москвой. Снова, второй раз за время дрейфа, мы услышали родные голоса наших близких. Слова бессильны выразить то, что переживаешь, слушая такие передачи. Всякий раз, когда великий волшебник, дитя русского народа — радио устраивает для нас эти удивительные свидания, когда мы явственно слышим голоса дорогих нам людей, невольно забываешь, что нас разделяют тысячи километров и что час настоящей, реальной встречи еще очень и очень далек.

Мы много раз с благодарностью вспоминали нашего великого соотечественника Александра Степановича Попова — изобретателя радио. Здесь, среди необъятных ледяных просторов мы во всей полноте смогли оценить это гениальное изобретение, открывшее новую главу в истории человечества...

В такой вечер лучше не вспоминать о том, что нам предстоит еще пережить среди льдов. Закрою дневник и постараюсь мысленно воспроизвести еще раз весь наш разговор по радио...

1 мая. 86°22′,2 северной широты, 81°30′ восточной долготы. Тысяча и одна неожиданность! Собирались провести Первое мая торжественно и празднично, а вышло так, что этот праздник прошел, как самый утомительный рабочий день.

Дело в том, что вчера мы обнаружили одно загадочное явление, мимо которого пройти было невозможно.

Началось с того, что во время очередной гидрологической станции Андрей Георгиевич заметил очень значительное отклонение троса к востоку на глубине до 100 — 200 метров. Так как за последние пять суток мы продвинулись к западу более чем на 5 градусов, это явление вызвало у меня большой интерес: оно шло вразрез с установившейся практикой — обычно при таком ускоренном дрейфе льдов значительные массы воды увлекаются вслед за ними. Здесь же, наоборот, вода двигалась в прямо противоположном направлении.

Сразу возникла мысль: быть может, мы приближаемся к какому-то еще неизвестному подводному порогу? Решили немедленно измерить глубину, добыть со дна грунт, а заодно и взять пробу воды из придонного слоя—с этой целью мы рискнули одним батометром и прикрепили его к тросу на расстоянии 75 метров от гирь.

Глубина уменьшилась, но не сильно. Всего пятидневку назад, когда мы находились на широте 86°15′,6 и долготе 84°31′, она составляла 4 510 метров. 30 апреля на широте 86°22′,7 и долготе 81°47′ лот достиг грунта на глубине 3 748 метров. Грунт — темнокоричневый ил. Температура воды в придонном слое — минус 0,76. Любопытно, что Шарыпов, стоявший у майны, заметил в воде плеснувшуюся рыбку.

Когда измерение глубины закончилось, было уже 19 часов. Но мы не могли прекратить работу до тех пор, пока всесторонне не исследуем обнаруженного нами явления. Надо было немедленно пустить в ход вертушку, чтобы уточнить характер движения водных масс.

Эта работа, которую мы с Андреем Георгиевичем выполняли посменно, растянулась на всю ночь.

Нам усердно помогали добровольцы — Алферов, Шарыпов и другие, заинтересовавшиеся наблюдениями.

На глубине 80—90 метров нам удалось нащупать течение значительной силы: вода текла на восток-северо-восток с относительной скоростью 44 метра в минуту! Дрейф льда, двигавшегося на запад, при этом несколько замедлился[1].

В предварительном отчете папанинцы сообщали:

«Ветер, действуя на поверхность льда, приводит его в движение... Движение льда приводит, в свою очередь, в движение воду поверхностного слоя... В то же время несколько глубже возникает течение, идущее в обратном направлении. Это обратное течение мы неизменно наблюдали при продолжительных дрейфах льда...»

---

[1] Теперь, познакомившись с некоторыми наблюдениями, проведенными станцией «Северный полюс», я узнал, что во время дрейфа станции наблюдалось течение, идущее в направлении, обратном дрейфу льдов, с такими же характерными признаками, как и при наблюдениях, произведенных нами.

Только в 7 часов утра мы прервали наблюдения, чтобы приготовиться к первомайской демонстрации. Корабль расцветился флагами. С большим подъемом прошел митинг на льду. Но как только демонстрация закончилась, мы с Андреем Георгиевичем вернулись к майне, и пока остальные члены команды слушали радиопередачу с Красной площади, мы продолжали наблюдения с вертушкой.

В результате упорной, почти круглосуточной работы удалось проследить неожиданное течение на глубине до 500 метров, где относительная скорость перемещения воды упала до 6—7 метров в минуту.

За последние сутки мы продвинулись к западу по долготе всего на 5 минут, иначе говоря, почти что остались на месте. Это совсем не похоже на тот бурный дрейф, который продолжался весь апрель.

Все эти факты весьма оживленно обсуждаются в кают-компании. Как всегда, в таких случаях возникает множество гипотез, в частности предположение о близости невидимой земли. В пользу этой точки зрения свидетельствовали обнаруженные нами внезапное повышение дна, неожиданное течение и замедление дрейфа — признаки близости берега. Поживем — увидим. Определенные выводы делать пока преждевременно...

После долгой и утомительной работы как нельзя кстати пришелся праздничный ужин. Он удался наславу.

За ужином я огласил целую пачку приветственных телеграмм, полученных со всех концов страны. Среди них была одна сугубо деловая:

«Ваш вызов на социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской пятилетки принят. От имени экипажа ледокола «И. Сталин» — капитан *Белоусов*».

Это сообщение вызвало всеобщие аплодисменты.

Наши родные, которых Главсевморпуть вызвал в Москву на Первое мая, пишут нам в коллективной радиограмме:

«Сегодня мы были приглашены на Красную площадь. Были счастливы видеть вождя народов товарища Сталина и его соратников. Первомайский парад Красной Армии вселил в нас еще большую уверенность в непобедимости нашей славной родины. За дни пребывания в Москве мы побывали в музеях, в театрах, осмотрели канал Москва—Волга. Все это произвело на нас огромное впечатление и явилось большой моральной поддержкой...»

Сейчас в кают-компании продолжается веселье. Из своей каюты я слышу оживленный говор, пение, лихой топот танцоров. Но нам с Андреем Георгиевичем сейчас не до пляски, — после трудной ночной работы с вертушкой хочется спать,

спать и спать. Из-за переборки, где стоит койка моего старшего помощника, до меня уже доносится его легкий храп.

4 мая. 86°14′,0 северной широты, 81°22′ восточной долготы. Сегодня ночью возобновили работу с вертушкой. К величайшему удивлению, на этот раз никакого течения на глубине 80—90 метров не обнаружили. Движение воды под льдами вошло в норму, — она движется вместе с увлекающим ее ледяным покровом на запад...

Утром — еще одно открытие, показывающее, что мы уже миновали невидимое препятствие: огромное разводье, которое мы наблюдали в первых числах апреля, снова вскрылось, — льды спешат на запад...

5 мая. Опять разговоры о неизвестной земле! Сегодня неожиданно у судна появилась маленькая птичка, похожая на воробья, занесенная к нам нивесть какими судьбами. Действительно, трудно понять, откуда она взялась, если поблизости нет земли: ведь мы за 86-й параллелью...

Появление птички потрясло воображение наших собак: это первое крылатое существо, которое им удалось увидеть в своей жизни. Сначала Джерри и Льдинка отнеслись к ней настороженно и недоверчиво, но потом охотничий инстинкт взял свое, и собаки начали гоняться за усталой птичкой.

Охота кончилась безрезультатно.

6 мая. Сегодня выходной день. Пользуясь свободным временем, устроил проверку знаний Устава внутренней службы. Выяснилось, что многие Устав знают недостаточно. Дан декадный срок для детального ознакомления с Уставом, после чего будет произведена повторная проверка.

7 мая. 86°02′,8 северной широты, 82°13′ восточной долготы. Неожиданно ветер отбросил нас на несколько миль к юго-западу. Я поспешил измерить глубину. Она снова уменьшилась по сравнению с предыдущей и составила всего 3 376 метров. Проба грунта — темнокоричневый ил, мало жирный и плохо пристающий к грузу. Он заметно отличается по виду от предыдущих образцов. Взяли также пробу воды с придонного горизонта. Температура ее почти такая же, какая была определена 30 апреля: минус 0,79 градуса.

Андрей Георгиевич со своими помощниками провел гидрологическую станцию № 21.

Мы затеяли новую, очень большую работу: хотим наладить сбор животных организмов со дна океана. Для этой цели приходится готовить сложное оборудование. Мегер плетет из нательных сеток, добровольно пожертвованных членами экипажа, драгу. Палубная команда изготовляет трос, на котором эта драга будет опускаться на дно. Механики сооружают но-

вую мощную лебедку для драгирования. Эта лебедка будет установлена рядом с глубоководной на корме.

Механики проявляют чудеса изобретательности. Просто диву даешься иной раз — как им буквально из ничего удается что-то создать! Чтобы соорудить новую лебедку, они взяли старую, негодную швартовную вьюшку с лопнувшей шестерней. Вырубили из восьмимиллиметрового железа большую шайбу, прикрепили к ней эту лопнувшую шестерню скобами, — получилась более или менее надежная деталь. Потом из чугунных гирь выточили четыре подшипника. Расточили в раме вьюшки отверстия под подшипники. Приспособили тормоз. Лебедка наша получается наславу...

14 мая. 85°41′,3 северной широты, 79°30′ восточной долготы. Уже несколько дней дуют крепкие северные и северо-западные ветры. Обычно такие ветры вызывают стремительный дрейф льдов на юг. Но на этот раз ледяные поля движутся медленно, как бы нехотя. За семь дней мы спустились к югу всего на 23 мили. Видимо, более быстро двигаться на юг мы не можем потому, что у Земли Франца-Иосифа скопились льды. Оттуда передают, что море покрыто торосистым льдом вплоть до горизонта.

Все же движение на юг продолжается. Сейчас мы находимся всего в нескольких милях от трассы «Фрама», проложенной им в октябре 1895 года. Если северные ветры удержатся, то через несколько дней на нашей карте, вывешенной в кают-компании, красная линия дрейфа «Седова» пересечет синюю линию «Фрама».

Вчера ночью измерили глубину. Она составила 3 833 метра. К сожалению, на грузе удержалось очень мало грунта: во время подъема троса внезапно остановился мотор; пока механики его исправляли, груз полчаса болтался под водой.

Вчера же провели очередную гидрологическую станцию и магнитные наблюдения.

Наступление весны, наконец, стало чувствоваться и в наших краях. Мачты, такелаж, борта судна освободились от инея. Ослепительно белая поверхность снежного покрова покрывается черными и серыми пятнами. Из-под снега выступает серый лед. По палубе уже нельзя ходить в валенках — сыро. Приходится надевать сапоги. Снег вокруг тает, хотя стоит четырнадцатиградусный мороз: настолько велика сила круглосуточной солнечной радиации.

Сегодня в полдень я измерил температуру в куче шлака, лежащей на солнечной стороне. На глубине 5 сантиметров термометр показал плюс 16,5 градуса. Затем я поднес термометр к выкрашенному черной краской железному борту судна, нагретому солнцем. Ртуть быстро поднялась еще выше и до-

стигла плюс 28,3 градуса. Но стоило мне отодвинуть термометр на один фут, и он показал температуру всего плюс 0,7 градуса. Отодвинул его еще дальше, и ртуть понизилась до минус 13,1 градуса.

17 мая. Двигаемся все дальше на юго-запад. Сегодня мы находимся на широте 85°35′,0 и долготе 78°10′.

Не без приключений измерили глубину: в самый разгар работы выбыл из строя ленточный стопор лебедки, и пришлось тормозить барабан деревянными досками. Трудновато работать с такой техникой.

Все же измерение провели успешно. Глубина — 4 078 метров. Грунт — вязкий коричневый ил. Наощупь чувствуются какие-то крупинки. Когда я рассматривал пробу грунта в микроскоп, были видны похожие на раковины частицы, обладавшие своеобразным блеском. Когда ил высох, блеск исчез.

Взята проба воды из придонного слоя, удачно дополнившая очередную гидрологическую станцию, проведенную Андреем Георгиевичем.

19 мая. 85°34′,0 северной широты, 76°06′ восточной долготы. Механики внимательно осмотрели сломавшуюся позавчера лебедку и пришли к выводу, что ей требуется капитальный ремонт. За какую деталь ни возьмись, все расхлябано, разбито, истрепано. Стопор совсем стерся. Чугунные сухари, заменявшие подшипники, разболтались настолько, что барабан прыгает, того и гляди шестерни разъедутся или зубья полетят. Фактически лебедку придется делать заново.

Я нисколько не сомневаюсь в том, что наши механики справятся с ремонтом. Но все-таки досадно, что глубинные измерения придется временно прекратить, пока лебедка не вступит в строй.

Еще досаднее, что приходится откладывать проект сооружения змея для работы с метеорографом. Непредвиденный ремонт глубоководной лебедки лишил нас последних резервов рабочего времени. А впереди у механиков сложная и трудная задача — ремонт и подготовка корабля к навигации. В такой обстановке трудно рассчитывать на то, что в ближайшее время удастся заняться змеем.

А жаль! Наша палубная команда уже подготовила для запуска змея 5 000 метров проволоки. То-то было бы славно поднять метеорограф на большую высоту!..

20 мая. 85°33′,1 северной широты, 75°11′ восточной долготы. Начали очищать палубу от тающего снега. Занятие утомительное, но приятное: все-таки оно напоминает о приближении лета.

21 мая. 85°31′,3 северной широты, 75°24′ восточной долготы. Снова зарегистрировали вращательное движение льдов —

за последние трое суток корабль вместе с окружающими полями развернулся на 10 градусов против часовой стрелки.

Сегодня провели гидрологическую станцию и начали суточную магнитную станцию.

27 мая. 85°28′,5 северной широты, 76°30′ восточной долготы. Механики рапортовали о большой производственной победе: лебедка капитально отремонтирована и установлена на прежнем месте на корме по левому борту.

Лебедка стала неузнаваема. На ней установили новые подшипники, выточенные из тех же гирь, что и на лебедке для драгирования. (Эти гири служат нам универсальным поделочным материалом!) Новый тормоз изготовили из... шины, снятой с обшивки котла и старого шкива от лебедки Кузнецова. Между прочим, этот шкив обладает большим трудовым стажем: в прошлом году он был использован в ветродвигателе небезызвестной фирмы «Красный Матвей» — к шкиву крепились лопасти ветряка. Остатки ветродвигателя перешли к нам от садковцев по наследству, и сейчас механики извлекли шкив из груды хлама. Его ступица лопнула, но это не остановило наших предприимчивых механиков: они выточили буртики по бокам ступицы, надели на них в горячем состоянии железные кольца, и теперь шкив готов работать еще хоть сто лет.

В ближайшие дни возобновим измерения глубины.

29 мая. 85°30′,2 северной широты, 77°22′ восточной долготы. Сегодня над льдами бушует шторм. Норд-вест достиг силы в 9 баллов. Все затянуто пеленой метели. У нас выходной день.

Пользуюсь свободным временем, чтобы привести в порядок свои записки, расчеты, планы.

Весна прошла достаточно плодотворно. Никогда еще мы не работали с такой интенсивностью на научном поприще. Быть может, многое из того, что мы сделали, имеет лишь небольшой интерес или же попросту является повторением уже известных истин, — ведь мы далеко не так уверенно чувствуем себя в области науки, как того хотелось бы. Но среди груд наших дневников, отчетов и сводок ученые бесспорно найдут и такие материалы, ради которых стоило не спать ночей, проводить на морозе по 15—20 часов подряд, мастерить самодельные приборы, без конца сплетать один трос за другим — одним словом, работать, не щадя своих сил.

Конечно, мы могли бы прожить эти месяцы несравненно спокойнее. Мы могли бы без тени стыда глядеть в глаза своим соотечественникам даже в том случае, если бы ограничились тем, что сохранили корабль. Но разве может честный

советский человек ограничиться меньшим, если он в состоянии выполнить большее?

Мы поступили так, как поступил бы на нашем месте каждый честный гражданин СССР».

ОГЛЯДЫВАЯСЬ НА ПРОЙДЕННЫЙ ПУТЬ...

В морозный майский день, когда над «Седовым» выла и плакала пурга, Александр Александрович Полянский принес мне радиограмму из Москвы.

— Вот, капитан, от пионеров, — сказал он, дыша на свои красные пальцы, и, слегка улыбнувшись, добавил: — Интересуются вашими мемуарами...

Я развернул крохотный обрезок навигационной карты, мелко исписанный аккуратным радистом, экономившим бумагу. В радиограмме значилось:

«Приближается большой пионерский праздник — пятнадцать лет со дня, когда пионерская организация начала носить имя Ленина. Просим вас вспомнить о том времени, когда вы сами носили красный галстук, рассказать, как вы готовились стать моряком и как им стали.

С горячим приветом.

«Пионерская правда».

Я перечел эти строки и задумался. Пятнадцать лет! Как быстро, однако, мчится время. Кажется, будто еще вчера мы сидели у костра над прудом у старого сахарного завода, и крупные звезды синего украинского неба подмигивали курносым следопытам из звена «юных спартаковцев». А следопыты, обжигаясь, таскали из горячей золы печеную картошку, пели смешную песенку об этой картошке и мечтали о приключениях. И вот оказывается, что все это уже где-то далеко-далеко, за гранью полутора десятилетий.

Откровенно говоря, я не любитель мемуаров, — ведь гораздо интереснее жить, нежели вспоминать пережитое. И Полянский был почти уверен, что запрос пионерской газеты останется без последствий. Но эти лаконичные строки, неожиданно напомнившие о далекой романтической поре, настолько нарушили суровый привычный ритм полярной зимовки, что я невольно потянулся к отсыревшим папкам своего архива.

У меня не было ни времени, ни особого желания приводить в порядок эти папки. Переселяясь с корабля на корабль, я обычно сгребал в кучу все документы, письма, фотографии и запихивал их в первый попавшийся пакет, — лишь бы они не растерялись. И теперь, когда я раскрыл эти папки, на мой стол

вывалилась целая груда разноцветных листков, тетрадок, каких-то справок, удостоверений, записных книжек. Они пропахли горьковатым дымом, намокли, разбухли. Буквы расплывались. Фотографии теряли ясность. Но как много говорили мне все эти полузабытые бумажки! В них отражался целый мир, далекий, большой, такой разносторонний, — совсем не похожий на нашу нынешнюю монотонную и однообразную ледовую пустыню.

Я бережно перебирал пестрые открытки с видами различных портов, с которыми познакомился в годы юности, фотографии кораблей, на которых пришлось плавать, расчетные книжки, обрывки старых дневников, сувениры, полученные от иностранных моряков — негров, малайцев, болгар, французов.

Вспомните о том времени, когда вы сами носили красный галстук...

Ну что ж, вот он, белобрысый парнишка с босыми ногами, в трусиках и майке. Он сидит на садовой скамейке, коротко остриженный, остроносый, немного веснущатый, и пристально глядит в объектив фотоаппарата, словно ждет, что оттуда выглянет отчаянный головорез из прочитанного романа, с которым сейчас придется сразиться. Пожалуй, вы были тогда немного дерзки, Бадигин Константин! Но ведь это не самый страшный из человеческих пороков.

Счастливое время безудержных мечтаний, необузданного творчества, фантастических проектов, самый необыкновенный из которых кажется их автору простым и легко достижимым! Прекрасная пора, когда старый рыбацкий ялик без труда можно представить океанским лайнером, а пруд — безграничным морем, когда остается еще так много непрочитанных книг, каждая из которых таит в себе новый, увлекательный мир.

Наибольшее впечатление оставляли увлекательные повести о подвигах русских моряков на Тихом океане. Нужно иметь каменное сердце, чтобы остаться равнодушным при чтении рассказов о том, как лихие клиперы и корветы преодолевали тайфуны, десятки раз пересекали экватор, поднимали флаг родины над новыми землями.

И когда наше звено собиралось где-нибудь на лугу или у пруда, было вдоволь тем и для игр и для серьезных разговоров: надо было придумывать очередную фантастическую экспедицию, учиться безошибочно отличать бомбрамсель от форстакселя, запоминать хитрые морские узлы, учиться грести, плавать и нырять, драться по всем правилам бокса, да так, чтобы побитым обязательно был противник, а не зачинщик матча.

В эту пору меньше всего думаешь о «презренных житейских мелочах». Но потом житейская проза, увы, заставляет считаться с собой. И хотя ты мечтаешь о море и соленом ветре, тебе после окончания школы приходится браться не за штурвал, а за простенькую лопаточку штукатура.

Конечно, и штукатуром работать интересно. Приятно ощущать, как твои руки, которые еще вчера умели держать лишь карандаш и тетрадку, постепенно крепнут, становятся сильными, уверенными и способными на серьезный, настоящий труд. После работы можно заняться спортом. И совсем уж не так плохо в семнадцать лет выйти победителем на стрелковых соревнованиях.

Но с мечтой, которую ты носишь с детства, не так легко проститься. Тебя тянет поближе к морю. И ты перебираешься в Ленинград, чтобы хоть издали глядеть на корабли. Вот она, пожелтевшая бумажка со штампом Московско-Нарвского райкома комсомола, адресованная в обком:

«Райком РЛКСМ просит помочь тов. Бадигину поступить на фабрику «Красный водник».

Почему речь идет именно об этой фабрике? Но ведь это так понятно: фабрика делает такелаж для кораблей, а тот, кто хочет стать моряком, должен прекрасно знать их оснастку. И вот Бадигин Константин благодаря помощи комсомола поступает рабочим на фабрику «Красный водник».

Работа на фабрике идет своим чередом. А после работы — снова спорт и книги. Интереснее всего — забраться на весь вечер в Публичную библиотеку имени Салтыкова-Щедрина. Здесь можно добыть все, чего пожелаешь, даже комплекты газеты «Красное знамя», которая выходит во Владивостоке, и все книги и справочники об этом тихоокеанском городе. И снова вспоминаются рассказы о Тихом океане, прочитанные в детстве, и снова просыпается тоска по кораблю.

Так возникает решение, которое на первый взгляд кажется рискованным и даже немного бесшабашным: оставить фабрику, уплатить все заработанные деньги за железнодорожный билет Ленинград—Владивосток, а там... Там будет видно, что делать дальше!

Я держу в руках бумажку, на которую возлагал все надежды в памятный день 30 июня 1929 года, когда налегке покидал Ленинград:

«В комсомольскую организацию Владивостока.

Райком ВЛКСМ Московско-Нарвского района ходатайствует о содействии тов. Бадигину К. С. в поступлении в Совторгфлот. Тов. Бадигин в комсомоле с 1927 года. За время пребывания в коллективе фабрики «Красный водник» принимал активное участие в комсомольской работе —

ответственный редактор стенгазеты молодежи. Другие нагрузки исполнял также с совестью и большой умелостью».

...Далека дорога до Владивостока. Неважно чувствуешь себя, если в твоем бумажнике нет больше ни гроша, а едешь ты в город, где нет ни одного родственника и ни одного знакомого. Но вот в порту находятся добрые люди, которые дают тебе ночлег в кубрике какого-то катера, а наутро в горкоме комсомола происходит достопримечательный разговор с инструктором по водному транспорту.

— Зачем вы сюда приехали? — строго спрашивает инструктор, вертя в руках бумажку из Московско-Нарвского райкома и критически оглядывая незнакомого долговязого юношу.

— Чтобы стать моряком Тихоокеанского флота.

— Вы плавали?

— Пока нет. Но буду...

— У вас есть деньги?

— Пока нет. Но будут...

— Где вы остановились?

— Пока нигде. Но...

— На что же, чорт побери, вы рассчитывали? — со стоном восклицает инструктор, морщась словно от зубной боли: ему, очевидно, порядком надоело возиться с романтиками, мечтающими о карьере моряка. — Послушайте, как вас... Бадигин! Поймите, что плавать на корабле совсем не такое простое занятие. На ваше счастье сегодня нам звонили из пароходства: им нужны люди на «Индигирку». Но если вас спишут оттуда как беспомощного человека, мы вам больше ничем помочь не сможем...

Но последние слова можно пропустить мимо ушей: самое главное — это то, что на «Индигирку» нужны люди. А в порту говорили, что «Индигирка» готовится в рейс. И какой рейс! Владивосток — Хакодате — Петропавловск на Камчатке. Значит... значит, это будет настоящее морское крещение...

И вот старая, заслуженная «Индигирка» уходит в море. Построенная в прошлом веке для перевозки чая с Цейлона в Лондон, она еще сохранила следы былого изящества. Стройные узкие обводы, выдвинутый вперед бушприт, наклоненная труба, матовые силуэты страшных драконов на стеклах окон в кают-компании, — настоящий двойник тех пакетботов, на которых герои Жюля Верна совершали свое рекордное путешествие вокруг света в 80 дней.

А дальше... О том, что было дальше, рассказывает вот эта истрепанная книжечка, в которую десять с половиной лет назад вклеена фотография молодого матроса в тельняшке и кожанке:

«Мореходная книжка № 2377/30475. Выдана *из управления Владивостокского порта СССР 17 ноября 1929 года.* Время рождения... *1910 год.* Морское звание или специальное... *матрос 2-го класса.* Практический стаж... *5 месяцев...*»

Дальше идет перечисление судов и должностей, — летопись плаваний, событий и встреч, служащих школой практического и политического воспитания каждого молодого моряка.

* * *

Вот краткая запись:

«Пароход «Симферополь», штурман-практикант; малое плавание: 1 сентября 1930 года — 26 октября 1930 года».

Глаз стороннего человека скользит мимо этой пометки в мореходной книжке. А сколько воспоминаний вызовет она у тех, кому пришлось принять участие в этом рейсе!

Поздняя дальневосточная осень. Старенький пароход «Симферополь» завершает последний рейс Владивосток — восточный берег Сахалина. Пока еще этот пустынный берег слабо приспособлен для нужд навигации — на сотни километров ни одного маяка, ни одного знака для судоводителей. Малоисследованные течения, предательские, изменчивые песчаные косы, запутанные петли фарватера крайне затрудняют мореплавание. И вот глухой ночью, когда все вокруг окутано непроницаемым мраком, «Симферополь» с баржей на буксире натыкается на мель.

Все попытки сняться с мели ни к чему не приводят, — зыбучий песок цепко держит попавшее в ловушку судно. В это время с моря приходит зыбь; одна за другой на беспомощный пароход обрушиваются горы воды, — это отзвуки одного из тех штормов, которые время от времени выворачивают наизнанку Тихий океан.

Положение становится серьезным. На пароходе — сотни пассажиров, возвращающихся на материк. Среди них много женщин, детей. Трюмы переполнены грузами. Палубы завалены какими-то ящиками, бочками, тюками, среди которых трудно пробираться. Ветхий перегруженный пароход трещит по всем швам. Уже через несколько часов этой сумасшедшей качки он приходит в самое жалкое состояние, какое только можно представить: котлы сдвинуты с места, паропроводы оборваны, листы обшивки разошлись и пропускают воду, свет погас. Среди пассажиров начинается паника. Радиостанция уже послала в эфир многозначительный сигнал — SOS!

В ответ приходят однообразные телеграммы, способные убить всякую надежду на спасение:

«Слышу. Иду на помощь. Буду возле вас через шесть суток...»
«Слышу. Иду на помощь. Буду через пять суток...»
«Слышу. Держитесь. Подойду через шесть суток...»

Пустынные в это время года дальневосточные моря почти не посещались кораблями. И только один японский пароход случился поблизости. Когда на горизонте показался его дымок, все вздохнули с облегчением. Но японский пароход остановился в нескольких милях от «Симферополя», и оттуда передали дипломатическую телеграмму:

«Пришлите представителя для переговоров...»

К чему в такую трудную минуту начинать переговоры? Не лучше ли подойти поближе и начать спасение людей? Разгадка проста. У хозяев парохода отсутствовало всякое желание ввязываться в эту историю, но соблюсти формальности было необходимо: если бы наш представитель не смог добраться до них, они сочли бы себя свободными от обязательств, налагаемых на них международным правом.

Иезуитский расчет! Но мы не могли отказаться от помощи без борьбы, — на подошедший пароход смотрели с надеждой сотни женщин и детей, пассажиров «Симферополя». И капитан отдал приказ: спустить на воду бот.

Люди под командой второго помощника заранее уселись по местам, и матросы начали травить тали. Внезапно на бот обрушилась целая гора воды, носовая таль лопнула, и бот повис кормой кверху. Люди, как горох, посыпались в бушующую ледяную бездну. Второй помощник при этом повредил себе руку. Пока спасали тонущих моряков, капитан «Симферополя», хладнокровный и волевой моряк, скомандовал:

— Второй бот на воду! Командует старший помощник...

На этот раз морякам удалось благополучно опуститься на воду. Но тут же бот подхватило огромным водяным валом, с бешеной скоростью понесло на бурун, кипевший на мели, потом швырнуло обратно к кораблю, снова отбросило и опрокинуло. Тяжелый бот накрыл людей.

Все это произошло буквально в течение одной минуты. Я посмотрел на капитана. Он побагровел, скулы его ходили под кожей, словно желваки. Но он так же спокойно скомандовал:

— Четверку на воду!..

Могла ли утлая четверка устоять против воли, которые в течение считанных секунд вывели из строя два больших бота? Но для сомнений не было времени: в ледяной воде погибали наши товарищи, и мы не имели права оставить их без помощи.

Матросы бросились исполнять команду. Четверка запрыгала на волнах. Я обернулся. На мгновение у шлюпбалок об-

разовалось пустое пространство: авария двух ботов тяжело подействовала на людей, и никому не хотелось спускаться в четверку первым. Тем временем легонький ялик швыряло как попало. Еще немного, и его вдребезги раскрошило бы о борт. Не думая о будущем, я скользнул вниз. Неожиданно для себя в шлюпке я увидел студента Иванова.

Только теперь я почувствовал всю силу шторма. Сказать, что четверка выглядела на воде, как соломинка, было бы преувеличением, — она вообще терялась в этом диком хаосе взбесившейся воды. Вероятно, через полминуты за мной последовал мой товарищ — однокурсник Ярославцев, а за ним два кочегара и председатель судкома, матрос первого класса Чочия, севший за руль. Мы отвалили от борта и сразу попали в водоворот.

Я успел лишь рассмотреть, что люди из-под перевернувшейся шлюпки уже выплыли. Они вскарабкались на киль, и теперь прибой медленно нес их вместе с ботом к земле. Лишь один человек оставался в воде. Он как-то странно окунулся головой в воду, и только ноги его виднелись на поверхности. Впоследствии выяснилось, что это был мой товарищ по морскому техникуму, комсомолец Володя Цехович. В тот момент, когда бот перевернулся, его обвил якорный трос: тяжелый якорь пошел ко дну, и трос задушил моряка. Но в этом месте было мелко. Поэтому мертвый узел, затянутый вокруг шеи Цеховича, находился совсем близко от поверхности воды, и тело болталось на волнах.

Мы еще не знали, что Цехович мертв, и изо всех сил гребли к нему. Однако первый же удар волны вырвал у шлюпки руль, и он со свистом пронесся над нами, словно снаряд. Потом из рук кочегара выхватило весло. Тут же ударом волны выбило и унесло второе весло. Его массивный конец чуть-чуть не снес голову Чочия. Теперь шлюпку неистово швыряло с носа на корму, ставя ее едва не вертикально. После каждого удара она до краев наполнялась водой, и мы не успевали ее вычерпывать.

Люди начали сбрасывать с себя одежду, готовясь оставить погибающую четверку, лишенную управления и сделавшуюся игрушкой волн. Неожиданно нас швырнуло к самому берегу. У мутно-белой гряды прибоя Чочия скомандовал:

— Оставить шлюпку! Прыгай в стороны, чтобы не ушибло...

Люди, которым доводилось плавать во время прибоя, знают, как трудно преодолеть эти несколько метров, отделяющих море от суши. Волна набегает на волну, кипят водовороты; кажется, ты уже чувствуешь камни под ногами, но в это время на тебя обрушивается новая гора воды, ты глохнешь, слепнешь и приходишь в себя лишь далеко от берега. На этот же

раз трудности борьбы с прибоем усугублялись временем года: вода была ледяная, и судороги сводили руки и ноги.

Все же, избитые и окровавленные, мы выбрались на песок. Вслед за нами море вышвырнуло нашу четверку. Большая шлюпка, за киль которой цеплялись наши обледеневшие товарищи, также приближалась к берегу. Но ее отнесло за милю от нас. Не теряя времени, мы пустились бегом к ним на помощь и подоспели во-время: обессилевшие, наглотавшиеся воды и окоченевшие люди не смогли бы сами выбраться на сушу. Нам пришлось бросаться в воду и вытаскивать своих товарищей поодиночке.

С «Симферополя» тревожно наблюдали за нами. Там видели, что на берег вышли не все. И чтобы ответить на вопрос, мучивший команду парохода, кто-то из нас схватил обломок доски и гигантскими буквами вычертил на песчаном пляже:

«Цеховича нет...»

Японский пароход все так же безмятежно покачивался на волнах в нескольких милях от «Симферополя». Выждав условленный срок, он снялся с якоря и взял курс на юг. Скоро его мачты исчезли за горизонтом.

Через трое суток шторм несколько утих. А еще через день к нам на помощь подошли советские пароходы «Приморье» и «Добрыня Никитич». Они соединенными усилиями стянули «Симферополь» с мели и отвели его во Владивосток.

Так окончилась эта история, отмеченная в мореходной книжке всего двумя словами: «Малое плаванье»...

* * *

Еще одна запись:

«Пароход «Леонид Красин». Дальнее плавание: «Мурманск—Хуангер (Норвегия) — Штеттин (Германия) — Антверпен (Бельгия)...»

Когда перечитываешь эти строки, вспоминается хмурое декабрьское небо, неспокойное Северное море, живописные фиорды Норвегии, старинные, чопорные города...

Больше всего мне запомнился из этого плавания один лишь эпизод: ночь под рождество, проведенная в Антверпене.

Мы пришли туда на рассвете в сочельник. Над полноводной Шельдой, в устье которой раскинулся Антверпен, висел густой туман, и даже самые опытные лоцманы отказывались вводить «Леонида Красина» в порт. Пришлось бросить якорь и ждать, пока туман рассеется хоть немного.

Один из крупнейших портов Европы, Антверпен привлекал к себе десятки и сотни судов. В белом, словно молоко, тумане отовсюду раздавался тревожный звон судовых рынд. Это па-

роходы, опасаясь столкновения, давали друг другу знать о себе.

Время от времени в тумане гулко отдавался сиплый голос нового пришельца. С грохотом падал в воду якорь, замирал плеск воды у винтов, и сразу же во всеобщий трезвон вливался тоненький голосок еще одной рынды.

Чувствовалось, что капитаны нервничали: никому не хотелось встретить праздник на рейде. Нас меньше, чем других, заботила рождественская проблема, но и советских моряков она задевала какой-то стороной: хотелось разгрузиться до наступления праздника, чтобы потом не тратить зря времени.

К утру туман несколько рассеялся. Мы осторожно вошли в гавань и заняли место у причала. Ловкие и умелые бельгийские грузчики взялись за дело, и довольно быстро на берегу выросли целые горы беловатого, с чуть-чуть зеленоватым оттенком камня, извлеченного из трюмов «Леонида Красина», — это был наш хибиногорский апатит.

Мы рассчитывали, что вскоре выгрузка закончится и пароход сумеет досрочно покинуть порт. Но ровно в 2 часа дня грузчики прекратили работу, и коммерческий агент с некоторой торжественностью сообщил вахтенному начальнику:

— Выгрузка закончится послезавтра. Счастливо оставаться!..

В полночь я стал на вахту. В порту было тихо. Команды судов ушли в город встречать рождественский день. Над островерхими крышами Антверпена в розоватом тумане играли огни пестрых реклам. Я молча прохаживался по палубе, с неприязнью поглядывая на чужой город. Рядом с «Леонидом Красиным» стоял грязный и ржавый шведский пароход «Старт». По палубе его тоже шагал вахтенный. И ему, видно, тоже было не по себе.

Я окликнул его, и мы разговорились. Через четверть часа широкоплечий пожилой швед уже был на борту «Леонида Красина», — на его судне все спали, а ему очень хотелось воочию поглядеть, как живут матросы на судне, принадлежащем СССР.

Шведскому моряку хотелось знать буквально все: и как нас кормят, и где мы спим, и сколько нам платят. Я осторожно провел его в кубрик, где спали мои товарищи. Пуская в ход карманный фонарик, швед делал открытие за открытием: на иллюминаторах висели шелковые занавески, койки были застланы простынями...

— Это все они обязаны покупать за свой счет?

— Нет, это им дает государство.

Швед качал головой и вздыхал.

Когда мы вышли на палубу, он вдруг спросил меня:

— Как ты думаешь, кто я?

Я не понял вопроса. Он повторил:

— Кто я? Какая у меня должность?

Колеблющийся свет фонаря озарял морщинистое, обветренное лицо — типичное лицо старого морского волка.

— Боцман, — без колебаний ответил я.

Швед пожал плечами и горько усмехнулся:

— Ты почти прав. Моя квалификация — боцман. Но служу я юнгой...

— Юнгой?! — воскликнул я с недоверием.

— Юнгой. У нас в Швеции есть хороший закон о нормах заработной платы. Установлен минимум заработка для каждой квалификации. Чудесный закон, не правда ли? Ну, так вот, капитаны честно соблюдают закон. На нашем «Старте» — шесть юнг и один матрос. И это весь штат парохода...

Он махнул рукой, болезненно ссутулился и ушел с парохода.

Я молча глядел ему вслед, не зная, чем утешить этого моряка, который в пятьдесят лет вынужден плавать юнгой.

Туман рассеивался. Над Антверпеном еще ярче сияли огни реклам, и неоновый рождественский дед Санта-Клаус рекламировал какие-то усовершенствованные дамские подвязки...

Еще запись:

«Пароход «Яна». Дальнее плавание: «Одесса — Порт-Саид — Коломбо—Сингапур—Килунг (остров Формоза) — Александровск на Сахалине».

Теперь в памяти встает безрадостный песчаный остров Перим, затерянный в Баб-эль-Мандебском проливе. Ни деревца, ни кустика, ни травинки,—один лишь зыбучий песок, раскаленный добела безжалостным аравийским солнцем. На острове — склад угля, цистерны с пресной водой, завод искусственного льда, ресторан. Все это принадлежит англичанину. Англичанин живет в Лондоне. На острове Перим живут арабы. Арабы делают деньги для англичанина.

И вот к острову Перим подходит большой пароход, на корме которого развевается красный флаг с серпом и молотом. Все в порядке: капитан парохода платит фунты, английская база отпускает уголь и лед. Но администрация упускает одну деталь, о которой настойчиво напоминает красный флаг, развевающийся за кормой: пароход «Яна» принадлежит СССР, и его палуба с юридической и практической точек зрения является частью советской территории.

Происходит небольшой конфуз.

Буксир подтаскивает к борту «Яны» баржи с углем и ящиками, наполненными льдом. Жирный, лоснящийся от пота араб-надсмотрщик карабкается по трапу и бесцеремонно располо-

гается у трюмного люка. В руке у него длинный бич — вроде тех, какими пользуются пастухи. Наши матросы с любопытством рассматривают эту странную фигуру. Для чего он притащился сюда с этим кнутом? Ни мулов, ни верблюдов здесь нет. Но вскоре все объясняется.

На палубу взбегают торопливой рысцой грузчики. Они совершенно обнажены, лишь грязные тряпицы прикрывают их худые бедра. Тощие спины, на которых без труда можно пересчитать все ребра, гнутся под тяжестью корзин, наполненных углем. Напевая заунывную ритмичную песню, грузчики привычными, рассчитанными движениями опрокидывают корзины в бункер и сбегают на баржу за новой ношей.

Надсмотрщик сердито покрикивает на своих подчиненных. Но вот один из грузчиков споткнулся и на минуту перешел с рыси на шаг. И тут надсмотрщик взмахивает кнутом, бич срывает с тощей спины грузчика лоскут кожи, и тот падает на землю, обливаясь кровью. А бич свищет еще и еще.

Тогда со всех сторон сбегаются советские моряки. Слышатся голоса:

— На советской территории бьет!

— Права не имеет!

— Долой его!..

И наши рослые ребята подхватывают эту жирную тушу, раскачивают и бросают с борта на баржу — прямо в черную угольную пыль. Надсмотрщик что-то кричит, плюется, но ничего сделать не может.

Тогда он пытается выместить свою злобу на безответных грузчиках. Вот один из них поднял выпавший из ящика кусочек льда и украдкой сунул его в рот. Надсмотрщик набрасывается на него и сбивает с ног. Мы не имеем права вмешиваться в эту расправу, — ведь она теперь происходит на территории его величества короля Великобритании.

Наши моряки могут сделать только одно: они открывают ящик, вынимают оттуда огромную сверкающую на солнце плиту льда и отдают ее грузчикам.

И несчастные люди шепчут нам на бегу с благодарными улыбками:

— Рускэ... рускэ... большевик!

* * *

Я долго перелистывал страницы мореходной книжки. Каждая запись будила новые и новые воспоминания.

Но вот я остановился на пометке:

«Ледокол «Красин». 13 апреля 1935 года — 29 октября 1936 года».

И сразу вспомнилась большая и, пожалуй, решающая полоса в жизни.

Это было уже после того, как я окончил Владивостокский морской техникум, несколько лет проплавал штурманом на различных судах и приобрел известный опыт мореплавания. Приходилось совершать довольно дальние и сложные рейсы. Но теперь такие рейсы меня уже не удовлетворяли. Ведь человек никогда не ограничивается достигнутым...

Мне захотелось поработать в трудных условиях Арктики. И когда я узнал, что ЦК ВЛКСМ комплектует комсомольский экипаж краснознаменного ледокола «Красин», меня потянуло на этот прославленный корабль. Так в моей мореходной книжке в графе «должность» появляется пометка:

«Третий помощник капитана ледокола «Красин».

За полтора года мы дважды побывали у острова Врангеля, несколько раз посетили берега Чукотки, проводили караваны судов на Колыму, вдоль и поперек избороздили Охотское, Берингово, Чукотское, Восточно-Сибирское моря, — одним словом, несли настоящую боевую ледовую службу.

Командовал ледоколом в то время капитан М. П. Белоусов. Вспоминаются суровые штормы, густые туманы, жестокие ледовые бои. Но как бы трудно ни приходилось, наш хладнокровный капитан не терялся, не суетился, не колебался. Приняв определенное решение, он любой ценой добивался его выполнения.

Мы, молодые моряки «Красина», также старались действовать во всех обстоятельствах быстро, энергично и без колебаний. Вначале это не всегда удавалось. Но постепенно и мы усваивали спокойный, деловитый и решительный стиль работы полярных мореплавателей.

Вот один из эпизодов того времени.

Чукотское море. Мыс Сердце-Камень. Угрюмый, скалистый берег. Мы стоим на якоре, борт о борт с угольщиком «Микоян», принимаем запасы топлива. Северный ветер гонит грязные ледяные поля. Они медленно приближаются к берегу. Кажется, будто эти льдины едва ползут. Но вот одна из них мимоходом толкнула угольщик в борт, и тот так дернулся с места, что трос, соединявший его с «Красиным», вырвался, сорвал киповую планку и смял поручни.

По вахте передано распоряжение капитана: не подпускать плавучие льды близко к судну, как бы мирно они ни выглядели. Их надо во-время взрывать аммоналом, иначе дело может кончиться худо...

Теперь моя очередь заступать на вахту. Помня указания капитана, сделанные моему предшественнику, я внимательно

слежу за непрошенными гостями, которые кружатся вокруг наших судов. Подвахтенные матросы уже заготовили несколько сильных зарядов: четвертные бутыли, набитые желтоватой массой аммонала. В горлышко пропущен бикфордов шнур с детонатором на конце. Одной такой порции достаточно, чтобы поднять на воздух сотню тонн льда.

И вот к нам направляется, медленно покачиваясь, огромная льдина причудливой формы. Угловатая, неприветливая, она имеет посредине какую-то глубокую пещеру вроде тоннеля. Лучшей скважины для закладки аммонала не сделал бы даже самый опытный подрывник.

— Байдарку на воду! — командую вахтенному матросу Хохлову.

Ловкий спортсмен, комсомолец Андрюша Хохлов любит опасные поручения. Через минуту мы вдвоем уже мчимся в утлой парусной байдарке навстречу льдине. Хохлов энергично гребет веслами, а я прижимаю к груди деликатный груз — тяжелую бутыль, наполненную аммоналом.

Льдина оказалась довольно каверзной. То, что я видел с палубы, было лишь небольшим островком, поднимавшимся над поверхностью воды. Вокруг этого островка, под водой, на глубине каких-нибудь 50 сантиметров, простирались во все стороны широкие скользкие закраины льдины.

Добираться вброд к островку рискованно: можно поскользнуться и разбить бутыль.

Но раздумывать некогда: ледяное поле уже приближается к «Микояну». Я решаю во что бы то ни стало добраться до середины поля и взорвать его. Андрюша Хохлов решительными взмахами весел вгоняет байдарку на закраину.

Вскочив на ледяной островок, я осторожно спускаю четверть с аммоналом в расщелину и зажигаю бикфордов шнур... Пещера глубока. Тяжелая бутыль соскальзывает на самое ее дно, увлекая за собой дымящийся конец шнура, рассчитанный на 45 секунд горения.

Теперь надо возможно скорее убираться отсюда. Я прыгаю в байдарку, Хохлов ударяет веслом по воде, но... байдарка остается на месте.

Мы застряли, самым позорным образом застряли в двух шагах от мощного заряда аммонала, который вот-вот взорвется. Извлечь бутыль с аммоналом из глубокой и узкой расщелины теперь уже невозможно.

Прошло еще несколько мгновений. Все наши усилия оторваться от льдины были тщетными. Но на исходе тридцатой секунды, когда мы уже готовились принять на себя всю силу взрыва, я вспомнил, что на дне байдарки лежит багор. Выхватив его, я изо всех сил начал отталкиваться от проклятого

ледяного острова. Байдарка дрогнула и скользнула на воду. Едва Хохлов успел сделать несколько взмахов веслами, как раздался оглушительный грохот, и нас обдало градом мелких ледяных осколков. На том месте, где только что стояла байдарка, взлетели гигантские ледяные глыбы...

Мы с Андрюшей поглядели друг на друга и неожиданно рассмеялись... Несколько секунд назад нам было не до смеха.

* * *

В сущности говоря, каждый советский моряк, которому довелось плавать столько же, сколько и мне, мог бы рассказать немало таких историй. Я привожу их здесь именно для того, чтобы показать, как сама жизнь формирует человека.

Школа жизни сурова. Но она дает то, чему не выучишься за партой, — опыт, закалку, уменье владеть собой. После каждого дальнего рейса я чувствовал себя как-то старше, серьезнее, собраннее.

Когда теперь оглядываешься на пройденный путь, видишь: та школа, которую я проходил в плаваниях, заставляла меня всякий раз больше и энергичнее работать над собой.

Сначала это были кружки и школы технической грамоты, потом Владивостокский мореходный техникум, который я окончил почти без отрыва от производства, потом самообразование... В плаваниях я приобрел квалификацию штурмана-сперриста и знания, необходимые капитану.

Комсомол и партия вооружили меня политически. Я всегда стремился активно участвовать в партийной и комсомольской работе, был секретарем комсомольских ячеек на многих судах, принимал участие в деятельности морских клубов.

Когда же в дрейфующих льдах Арктики мне пришлось принять командование «Георгием Седовым», жизненный опыт помог справиться с трудным и ответственным заданием партии и правительства.

Был уже поздний вечер, когда я закончил письмо пионерам, в котором кратко описал свой жизненный путь. Засунув бумаги и документы в ящик стола, вышел на палубу, чтобы посмотреть, не утихла ли пурга.

Норд-ост попрежнему бушевал над льдами, вздымая тучи снежной пыли. Гряды голубых торосов напоминали внезапно окаменевший прибой. Сквозь пургу просвечивал бледный диск солнца, окруженный двумя концентрическими кругами. Это явление, именуемое на языке метеорологии двойным гало, придавало безжизненному пейзажу особенно угрюмый, фантастический колорит.

Но вот откуда-то сквозь свист и вой пурги донеслась веселая песенка, зазвенел смех, и вдалеке показались два знакомых силуэта: один худощавый, в оленьей малице, со складным ящиком, и другой поплотнее, в коротком ватнике и с карабином за плечами. Это Буйницкий и Гаманков возвращались с очередных магнитных наблюдений.

И сразу стало веселее на душе: как бы ни злилась пурга, как бы ни был суров наш май в сравнении с тем, какой знает Большая земля, мы живем, трудимся и продолжаем творить дело, доверенное нам родиной.

„СЕДОВ" ГОТОВИТСЯ К НАВИГАЦИИ

Дрейф «Седова» на запад оказался более стремительным, чем мы предполагали.

В апреле восточные ветры продвинули наш корабль к западу на 101,3 мили, со средней скоростью 3,4 мили в сутки. В мае «Седов» продвинулся на запад всего на 19,6 мили, но зато под действием упорных северных ветров он опустился на 57 миль к югу. А за 15 дней июня мы совершили новый стремительный скачок на северо-запад, продвинувшись к западу на 43,1 мили и увеличив широту на 44 мили, иначе говоря — почти на три четверти градуса.

Когда я в марте записал в своем дневнике, что мы к концу навигации можем очутиться на 60-м меридиане, то поручиться за точность такого прогноза было трудно: ведь «Фрам» проделал этот путь за гораздо больший промежуток времени. Теперь же нам до 60-го меридиана оставалось каких-нибудь 30—35 миль.

Все говорило за то, что и это лето будет в навигационном отношении таким же благоприятным, как и лето 1938 года. Уже 31 мая мы сообщили в Главсевморпуть:

> «По всему горизонту наблюдается местами прерывающаяся полоса водяного неба... Разводье, указанное в телеграмме 427 от 9 апреля, вновь замерзшее, снова разошлось... Ширина свыше 2 000 метров...»

С каждым днем мы все более явственно ощущали отзвуки разуплотнения льда, происходящего на западе. Появление больших разводьев на западных румбах, более послушное подчинение льдов восточным ветрам, нежели западным, усиление вращательного движения окружающих льдов (с 1 апреля по 15 июня лед повернулся против часовой стрелки до 10°) — все эти явления говорили о том, что где-то впереди льды начали разрежаться.

О приближении более или менее значительных пространств

чистой воды свидетельствовало также появление чаек близ судна. Начиная с первых чисел мая, чайки стали довольно частыми гостями «Седова».

Конечно, мы не могли утверждать с категорической определенностью, что «Седов» и дальше будет двигаться с той же скоростью. Только определенные комбинации ветров решают проблему дрейфа. Напомню, что «Фрам», находившийся 15 ноября 1895 года примерно на той же долготе — 66°31′, при благоприятных ветрах к 9 января 1896 года достиг 41°41′ восточной долготы. Но ведь то было зимой. Нам же предстояло пройти этот путь летом, когда в Арктике ветры то и дело меняются. Тот же «Фрам» все лето 1895 года протоптался на одном месте, — 22 июня он находился на долготе 80°58′, а 9 октября, описав несколько причудливых петель, оказался лишь на долготе 79°30′.

Одним словом, никто не мог даже приблизительно предсказать, где и в какой обстановке будет находиться «Седов» в разгар арктической навигации. Только воздушная разведка, проведенная в июле, могла бы дать некоторые материалы для ответа на этот вопрос, беспокоивший каждого из нас.

И все-таки мы считали своим долгом подготовить корабль к навигации. Мы были обязаны сделать это на случай, если к концу лета ледовая обстановка сложится благоприятно и мощный ледокол сможет подойти к «Седову».

Каждый, кто хоть отдаленно знаком со сложным хозяйством корабля, знает, какое это большое дело — подготовка поставленного на консервацию судна к плаванию. А ведь нам надо было не просто снять судно с консервации, но и провести необходимый ремонт. И это в трудных условиях необычной зимовки, когда каждый человек из палубной и машинной команд, помимо своих основных обязанностей, выполнял еще и кропотливую работу, связанную с научными наблюдениями.

Когда я созвал техническое совещание и руководители палубной и машинной команд — Андрей Георгиевич Ефремов и Дмитрий Григорьевич Трофимов — доложили о том, что нам нужно сделать, в первую минуту показалось, что задача совершенно невыполнима. Но потом, как всегда, удалось упростить задачу, разложить ее на составные элементы, распределить работу, уплотнить время — и дело успешно двинулось вперед. Уже 15 июня обе команды, вступившие в соревнование, рапортовали о том, что они идут на 50 процентов впереди графика, а 29 сентября Дмитрий Григорьевич Трофимов доложил мне, что машина и все механизмы находятся в двухсуточной готовности.

Не вдаваясь в технические детали судоремонта, мне хочет-

ся рассказать в этой главе об отдельных эпизодах подготовки корабля к навигации, имеющих интерес как для специалистов-полярников, так и для более широкого круга читателей.

* * *

Больше всего нас заботила судьба злосчастного руля, изогнутого январским сжатием 1938 года. Я уже рассказывал о бесплодных попытках вернуть судну частичную управляемость, которые отняли у нас почти все лето 1938 года.

Для меня было ясно: если и на этот раз руль исправить не удастся, то вторичная попытка вывести корабль из льдов может закончиться так же неудачно, как и первая. Следовало во что бы то ни стало выпрямить перо руля или же, в крайнем случае, вовсе освободиться от него. Без пера судно не смогло бы управляться, но зато его можно было бы хоть кое-как вести на буксире.

Летом 1938 года нам не удалось довести начатое дело до конца потому, что вся область винта и руля была затоплена водой, и только водолазам, да и то с трудом, удавалось проникать к поврежденным частям. За зиму под кормой образовался мощный лед, толщиною свыше 2 метров, укрывший, словно панцырем, руль и винт. Пока не началось летнее таяние, мы могли вырубить вокруг них во льду своеобразный сухой док, в котором можно было бы хорошо осмотреть рулевое управление и попытаться отремонтировать его.

Нам нужно было вынуть из-под кормы несколько десятков кубометров льда, сделав это с величайшими предосторожностями — так, чтобы в остающемся тонком ледяном слое не образовалось ни одной трещины. Достаточно было малейшей щели, чтобы в нее устремилась вода. Она мгновенно затопила бы майну, и тогда все пропало бы.

По плану на околку льда под кормой мы предполагали затратить 40 человеко-дней. Эту работу должны были выполнить Шарыпов и Гетман. Хотели вести околку не торопясь, возможно более тщательно. Но в первых числах июня наступила оттепель, и в майну за кормой начала понемногу просачиваться вода.

Первые струйки ее были обнаружены уже 8 июня, когда Гетман и Шарыпов углубились всего на один фут, — вода сочилась в едва заметную щель между льдом и рулем. На следующее утро пришлось перебросить на околку руля дополнительно Буторина и Мегера. Работа пошла быстрее, — к вечеру за кормой образовался ледяной ковш диаметром в 6—8 метров и глубиною в метр. Буторин пытался всякими ухищрениями унять воду, просачивавшуюся сквозь трещину

у руля, но это ему не удалось. Пришлось спустить на лед брандспойт и время от времени откачивать из ледяного котлована скоплявшуюся воду.

13 июня под кормой уже зияла большая яма глубиною в 1,8 метра. Массивный механизм руля выступил из льда до третьей петли включительно. Рядом с этим мощным металлическим агрегатом люди, копошившиеся в котловане, казались очень маленькими. Чтобы дать хотя бы отдаленное представление о руле «Седова», упомяну, что его перо достигало 3 метров в высоту и около метра в ширину и крепилось к рудерпосту огромными болтами, диаметром около 130 миллиметров. Естественно, что исправлять такую махину было совсем не просто.

Вечером, когда работа закончилась, я и Дмитрий Григорьевич Трофимов спустились в котлован, чтобы осмотреть руль, — ведь до сих пор мы могли полагаться лишь на показания водолазов, работавших наощупь. Теперь же, когда нам удалось выколоть руль из льда, он был почти весь перед нами. Мы отчетливо увидели злополучный изгиб рудерписа и рудерпоста и совершенно искалеченное перо. Между вторым и третьим контрфорсами, крепящими перо, оно круто изгибалось вправо под углом в 25 градусов. Для того чтобы так изуродовать его, требовался исключительно мощный удар, — ведь толщина стального пера достигает 45 миллиметров. В рудерпосте чернела трещина.

Несколько минут простояли мы молча, подавленные этим зрелищем. Но потом профессиональная привычка взяла вверх, и мы заговорили о ремонте так, словно речь шла о корабле, поставленном в сухой док.

Док, хотя и ненадежный, нам удалось смастерить из льда. Но что делать дальше? В нашем распоряжении не было никаких приспособлений, чтобы выпрямить перо. Для этого потребовался бы сверхмощный пресс или паровой молот.

Еще раз мы внимательно осмотрели пространство между контрфорсами, где начинался изгиб. Если бы здесь перо треснуло, мы могли бы отбить изогнутую его часть, и тогда в нашем распоряжении остался бы укороченный, но зато ровный руль, с помощью которого мы могли бы управляться, соответственно загрузив корму. Никаких трещин не было. И все же, пожалуй, выход можно найти. Я спросил у Дмитрия Григорьевича:

— Что, если мы перережем руль?

Старший механик с сомнением посмотрел на толстое стальное перо, подумал и, в свою очередь, спросил:

— А что это даст? Ведь руль после этого будет уже негоден. Его придется менять, когда вернемся в порт...

В это время в котлован спустился Буторин. Он с интересом прислушивался к нашему разговору, — все, что касалось хотя бы одной заклепки на корабле, боцман расценивал как нечто, имеющее самое непосредственное отношение к нему лично. Я ответил Трофимову:

— Укороченный руль, конечно, не заменит нам целого руля, но зато он вернет судну частичную управляемость, и мы сможем довести его до ближайшего порта. Боюсь, что с целым рулем это нам не удастся. Лучше пожертвовать частью руля, чем рисковать всем кораблем...

Рачительный старшех очень не любил разрушать что-либо на корабле, даже в том случае, если это было необходимо. Я знал, что он с бо́льшим удовольствием сделал бы новый руль, если бы это было только возможно, нежели разрезал бы старый. И сейчас он медлил с решением. Зато Буторин, любивший всякие необычайные проекты, сразу весь загорелся. По его глазам я видел, что ему не терпится взяться за дело.

— Как вы смотрите на этот проект, Дмитрий Прокофьевич? Выйдет у нас что-нибудь?

Немного подумав, боцман степенно ответил:

— Да, конечно, выйдет. Еще когда «Ермак» подходил, мы про это говорили: был бы у нас автоген, хорошо бы под водой эту штуку отрезать...

Он показал на изогнутую часть руля и закончил:

— А теперь и без автогена можно сделать. Выйдет это дело. Обязательно выйдет!..

— Видите, Дмитрий Григорьевич, — проект находит сторонников! — сказал я старшему механику.

Он ответил, улыбаясь:

— Придется подумать!..

Вернувшись в каюту, я посоветовался с Андреем Георгиевичем и тщательно произвел необходимые расчеты. Они подтверждали, что укороченный руль обеспечит судну самостоятельное продвижение по разреженному льду и чистой воде. Я принял окончательное решение — отремонтировать руль, разрезав его на две части.

Через час, за ужином, я огласил план ремонта, подчеркнув при этом, что боцман горячо защищает эту идею. Проект встретил поддержку большинства команды, хотя часть людей все еще колебалась.

Наутро был объявлен аврал: весь экипаж, кроме вахтенного, старшего радиста и повара, принялся за околку руля. Надо было спешить, так как оттепель усилилась. На снегу в местах, где лежал мусор и шлак, уже образовались лужицы. Быстро разрушался верхний слой льда на торосах. Крепость

ледяных полей уменьшилась, и риск затопления котлована возрастал. Ведь между его дном и морской водой оставалась лишь тоненькая прослойка, которую вода могла прорвать в любую минуту.

К 17 часам околка руля была закончена. Было решено высверлить ряд сквозных отверстий вдоль всего пера, а затем разобщить по этой ослабленной линии верхнюю часть пера с нижней. Механики под руководством Трофимова приладили ручное сверло, чтобы попробовать, как пойдет дело. Но сталь оказалась очень твердой, и сразу же стало ясно, что с ручным сверлом дело пойдет медленно. Надо было пускать в ход электродрель.

С утра работы развернулись полным ходом. Чтобы закончить операцию быстрее, организовали две рабочие смены: с девяти часов до семнадцати в котловане работали Трофимов, Шарыпов, Недзвецкий, Бекасов и Мегер, а затем их сменяли Алферов, Буторин, Гетман и Токарев.

Больше всех доставалось Трофимову и Токареву. Фактически им приходилось работать чуть ли не круглые сутки: Трофимов руководил операциями в котловане, а Токарев бессменно дежурил у слабосильного «Червоного двигуна», который отчаянно пыхтел и захлебывался, обслуживая крохотную четырехкиловаттную динамомашину, всю энергию которой забирала прожорливая электродрель. Стоило посильнее нажать на дрель, как напряжение в цепи падало, и «Червоный двигун» начинал завывать, чихать и глохнуть. Надо было все время регулировать число оборотов, и Токарев не мог отойти от мотора ни на шаг.

Работу свою, как всегда, механики организовали очень четко, и в первый же день удалось просверлить до ста отверстий, которые составили сплошной ряд ниже третьего контрфорса, хотя работать здесь, у самого дна котлована, было крайне неудобно.

Труднее оказалось перерезать рудерпис: у нас не было достаточно длинного сверла, чтобы продырявить насквозь эту мощную стальную болванку толщиной в 300 миллиметров. Поэтому пришлось сверлить десятки радиальных отверстий так, чтобы они сходились в центре.

16 июня мы собирались отметить двухлетие со дня выхода «Седова» в плавание. С утра корабль расцветился флагами, но этим празднование и ограничилось: мы не могли прерывать работу, и сверление рудерписа продолжалось до часу ночи.

Наконец к вечеру 18 июня работа приблизилась к концу: и перо и рудерпис были почти разъединены на две части. Оставалось лишь преодолеть сопротивление тонкой решетки,

образовавшейся между высверленными отверстиями, чтобы навсегда отделить верхнюю, исправную часть руля от нижней, искалеченной.

Механики предполагали, что эту работу удастся завершить без особых хлопот. Но обстоятельства сложились так, что именно теперь, когда все уже было почти готово, мы едва не потеряли последней надежды на возвращение судну возможности управляться.

Дело в том, что все эти дни упорно держалась сильная оттепель, вызывавшая бурное таяние снега и льда. Насколько страстно мы мечтали в марте о тепле, настолько горячо мы теперь мечтали о хорошем морозе: вода в котловане с каждым днем прибывала все энергичнее.

По ночам откачкой воды из котлована занимались вахтенные. Вначале это занятие давалось без особого труда, — достаточно было полчаса поработать брандспойтом, чтобы на дне котлована стало сухо. Но в ночь на 18 июня стоявшему на вахте Соболевскому пришлось уже довольно туго. Хотя наш врач обладал незаурядной силой, он с трудом отстоял котлован от поступавшей воды.

Днем во время работы брандспойт пришлось пускать в ход регулярно каждый час. Когда же время подошло к полуночи, вода хлынула в котлован таким потоком, что откачивать ее удавалось лишь ценою больших усилий.

Я должен был стоять вахту с 24 часов и поэтому после ужина прилег отдохнуть. Внезапно я почувствовал, что кто-то меня будит. Открыл глаза и увидел Андрея Георгиевича. Он был возбужден.

— Константин Сергеевич! Заливает! Там Буторин с Шарыповым качают беспрерывно, но вода все-таки прибывает...

Я натянул сапоги, накинул ватник на плечи, выбежал на палубу и спустился в котлован. Дно его на полфута было затоплено водой, струившейся сквозь щель, образовавшуюся у ступицы винта. Мокрый, взъерошенный боцман возился в воде, затыкая поминутно увеличивавшуюся щель обрывками старых ватников. Шарыпов откачивал воду брандспойтом.

Небо было затянуто низкими грязными тучами, ронявшими на корабль хлопья мокрого снега. Все вокруг таяло и расползалось. Термометр показывал плюс 0,2 градуса. Это означало, что в ближайшие часы поступление воды в котлован возрастет еще больше.

— Будить всех! — сказал я Андрею Георгиевичу. — Общий аврал!..

Через десять минут весь экипаж «Седова» собрался под кормой. Картина этого решающего аврала глубоко врезалась мне в память...

...Без шапок, в одних свитерах, утопая по колено в воде, механики возятся на дне котлована, пытаясь разъединить верхнюю и нижнюю части руля. Шарыпов держит зубило, Алферов и Токарев бьют по нему кувалдами. Зубило скользит в воде, удары молотов приходятся мимо, люди падают в воду, поднимаются, начинают все сначала.

В это время остальные члены команды, сменяясь, по очереди изо всех сил качают вверх и вниз ручки хрипящего брандспойта, шланг которого выплевывает мутную соленую воду. Невзирая на все их усилия, вода в котловане прибывает.

Наконец механикам удается разрубить решетку между просверленными в пере отверстиями. Но рудерпис держится еще прочно.

— Тащи домкраты! — командует Трофимов.

Тяжелые пятитонные домкраты спущены в котлован. Буторин и Гетман тащат куски досок, клинья, распорки, чтобы поудобнее установить их, — мокрые, скользкие домкраты могут сорваться.

Нижняя часть руля уже скрылась под водой. Домкраты установили на весу в верхней части. Наконец все приготовления закончены, и механики начинают вращать трещотки. В то же время часть команды, взобравшись на судно, нажимает ручной привод рулевого управления.

В эти минуты решается судьба нашего замысла: достаточно сорваться домкрату с места, и все будет кончено, — вода прибывает настолько стремительно, что во второй раз установить домкрат уже не удастся.

В 2 часа ночи, наконец, послышался хруст, и верхняя часть руля медленно, как бы нехотя, отошла влево. Люди начали быстро карабкаться из котлована на поверхность льда, — холодная вода теперь била фонтанами из образовавшихся отверстий. Но теперь она была уже не страшна: работа закончилась.

Невзирая на всеобщую усталость и поздний час, — на корабле ликование. Люди кричали «ура», бросали в воздух рукавицы, шутя боролись друг с другом, — одним словом, вели себя, как школьники, только что выдержавшие трудный экзамен.

Решили немедленно испробовать укороченный руль. Ведь каждому из нас не терпелось узнать, каковы плоды нашей работы. Мы попробовали переложить руль с борта на борт. Влево укороченное перо отошло легко, словно рулевое управление было вполне исправно. Оно легло на борт. Но вправо перо шло туго — видно, верхняя и нижняя части цеплялись друг за друга. Принесли металлические тали и завели их за сектор руля, чтобы преодолеть сопротивление сцепившихся ча-

стиц металла. Уже под утро объединенными усилиями привода и талей удалось повернуть руль вправо на каких-нибудь 3 — 4 градуса.

В сравнении с прежним и это было хорошо: поворачивая верхнюю часть руля влево, мы могли без труда парализовать вредное влияние изогнутой вправо нижней части. Но мы не могли удовлетвориться этим результатом и решили на следующий день возобновить попытки отрегулировать укороченный руль.

Было уже 4 часа утра, когда аврал закончился. Гаманков сервировал в кают-компании роскошный завтрак из консервированного гуляша и какао; мы с большим проворством уничтожили удвоенные по случаю аврала порции и разошлись по своим каютам. Давно уже я не спал так крепко, как после этой ночи!..

Работы по ремонту руля отняли у нас еще несколько суток. Подкладывая шайбы между петлями руля и ахтерштевня, мы пытались увеличить радиус вращения пера. Нашему машинисту Недзвецкому пришлось на время превратиться в водолаза, — ледяной котлован был уже полностью затоплен, и теперь для осмотра рулевого управления приходилось спускаться под воду.

В конце концов нам удалось увеличить поворот руля вправо до 15 градусов. Этого было достаточно для частичной управляемости судном, и потому 22 июня мы рапортовали в Главсевморпуть:

«Руль «Седова», согнутый подвижкой льдов в январе 1938 года, в настоящее время после околки льда, углублением свыше 2 метров, удалось перерезать на месте погнутости ниже третьей петли на 15 сантиметров, после чего верхняя часть руля на двух верхних болтах, площадью в 2,2 квадратных метра, поворачивается влево на борт, вправо на 15 градусов. Полагаю, что при соответствующей загрузке кормы судно частично получит управляемость, достаточную для следования за ледоколом без буксира.

Нижняя часть руля находится сейчас в прежнем неподвижном положении, отогнута вправо на 20° по согнутому в петле болту. При необходимости небольшой водолазной работой можно удалить нижнюю часть руля, дать полную поворотливость верхней части.

Работа производилась при непрерывном выкачивании воды брандспойтом.

Принимая во внимание сложность указанной работы, произведенной без достаточных технических средств, в тяжелых условиях, а также ее ценность, ходатайствую о премировании следующих лиц экипажа: Трофимов — старший механик, Алферов — третий механик, Буторин — боцман, Шарыпов — машинист, Недзвецкий — машинист, Гетман — кочегар, Мегер — матрос, Бекасов — радист...»

Главное управление Севморпути поздравило нас с победой. Участники ремонта руля были премированы — каждый

получил по 1 000 рублей. Редакции газет завалили нас запросами о том, каким образом нам удалось перерезать руль. И действительно, мы могли по праву гордиться сделанным: будущее показало, что наша работа была проделана как нельзя более своевременно. Когда «Седов» полгода спустя встретился с ледоколом «И. Сталин», наш укороченный руль неплохо поработал, тем более, что нам удалось, подняв пар в котлах, провернуть руль и вправо до самого борта.

* * *

Арктическое лето было уже в полном разгаре, когда мы, наконец, закончили ремонт рулевого управления и смогли всерьез заняться осмотром и приведением в порядок корабельных механизмов.

К концу июня мы приблизились вплотную к 63-му меридиану, во много раз опередив темпы «Фрама».

Солнца мы почти не видели — небо закрывал плотный слой низких облаков. То и дело налегали густые туманы, сокращавшие видимость до 50 — 100 метров. Температура держалась в среднем около нуля. Было очень сыро. Поэтому следовало особенное внимание обратить на сохранность машины корабля от ржавления, тем более, что машинное отделение у нас не отапливалось. И как только механики закончили ремонт руля, они сразу же занялись сложным и ответственным машинным хозяйством.

Последовательно и методично они осматривали законсервированные части, зачищали тонкой наждачной бумагой малейшее пятнышко ржавчины и снова покрывали все слоем масла.

Главный вал машины был провернут вручную на полный оборот. Наиболее ответственные подшипники были вскрыты и освидетельствованы. К счастью, сырость не проникла ни в один подшипник, — все они с осени были бережно заполнены смесью говяжьего сала с маслом, и теперь шейки вала сверкали, как зеркало.

Так же внимательно были проверены все вспомогательные механизмы. Даже поручни в машинном отделении механики вымыли керосином и очистили наждаком от ржавчины.

Много возни было с котлами. Осенью 1938 года, когда нам пришлось вести упорную борьбу с креном судна, мы были вынуждены для поддержания равновесия накачивать морскую воду то в правые, то в левые котлы поочередно. Воду из котлов мы откачали, но остаток солей остался. Его надо было убрать.

Особенно много повозиться надо было со вспомогательным котлом, в котором в часы памятного аврала 26 сентября

1938 года мы вынуждены были поднять пары на соленой морской воде. Надо было очистить его особенно тщательно и произвести вальцовку потекших трубок.

Токарев, Алферов, Недзвецкий, Гетман и Мегер целыми днями просиживали внутри холодных железных котлов. Вооружившись скребками, они при свете стеариновых свечей выцарапывали накипь, соль, кристаллы льда из всех укромных уголков между дымогарными трубками, между огневой коробкой и стенками котла, у лазов.

Чтобы ускорить работу, были вызваны охотники, желающие добровольно взяться за очистку вспомогательного котла в сверхурочные часы. За это тяжелое и утомительное дело взялись втроем Мегер, Гетман и Шарыпов. Молодежная бригада просидела в котле несколько вечеров подряд и очистила его образцово.

Тем временем Трофимов и Токарев выполняли другую важную работу: приводили в порядок иллюминаторы.

Исправные иллюминаторы — обязательное и неукоснительное условие безопасности мореплавания. Если почему-либо судно накренится, погрузившись до линии иллюминаторов, и если иллюминаторы будут пропускать воду, гибель его неизбежна. Тогда уже будет поздно задраивать отверстия!

Осенью 1938 года Андрей Георгиевич вдвоем с Буториным кое-как наспех задраили все иллюминаторы. Но теперь, когда мы подходили к беспокойному Гренландскому морю и собирались выйти из дрейфа, следовало надежно отремонтировать каждый неисправный иллюминатор.

Не сидела без дела и палубная команда. Соревнуясь с машинной, она также в эти летние месяцы работала очень интенсивно. В качестве примера приведу здесь июньский план работы палубной команды.

№№ п/п	Наименование работ	Кто выполняет	Количество человеко-дней
1	Срастить трос для драги	Буторин, Мегер	14
2	Смотать трос на вьюшку, осмотреть и установить дефекты . . .	Буторин, Мегер	4
3	Вооружить драгу	Буторин, Мегер	2
4	Околоть лед под подзором до появления воды	Гетман, Шарыпов	40
5	Перевезти аварийный запас со льда, погрузить и уложить во избежание порчи от сырости . .	Буторин, Гетман, Мегер, Шарыпов	26
6	Три гидрологические станции . . .	Буторин, Гетман, Мегер, Шарыпов	12

№ № п/п	Наименование работ	Кто выполняет	Количество человеко-дней
7	Четыре измерения глубины	Буторин, Гетман, Мегер, Шарыпов	8
8	Сверление льда	Буторин, Гетман	6
9	Работа с драгой	Буторин, Мегер, Шарыпов, Гетман	10
10	Приготовление посуды для гидрологических проб (30 бутылок) . .	Гетман	1
11	Очистка и цементировка цистерн для питьевой воды	Буторин, Мегер	5
12	Осмотр и подготовка брандспойта .	Шарыпов	2
13	Прием воды	Аврал	3
14	Стирка постельного белья	Буторин, Гетман, Шарыпов, Мегер	4
15	Дневальство	Мегер	5
		Итого . . .	142

Этот план был составлен с расчетом на перевыполнение норм на 23,5 процента. Но в действительности они были перевыполнены значительно больше. Достаточно сказать, что одни лишь непредвиденные авралы по ремонту руля отняли у палубной команды в июне 42 человеко-дня!

Только один пункт плана остался невыполненным, да и то не по вине команды: нам не удалось организовать работу с драгой. Дело в том, что мы могли с помощью своего самодельного троса добывать бентос со дна лишь на глубине в 2 500 метров — большего напряжения проволока не выдержала бы. Между тем под нами все еще оставался слой воды в 4—4,5 километра. На меньшие глубины «Седов» вышел лишь в самом конце дрейфа, когда мы были уже лишены возможности заниматься драгированием, — команда заканчивала последние приготовления к выходу из льдов.

* * *

В июле обе команды — и машинная и палубная — были поглощены одной и той же работой, увлекшей весь коллектив: мы занялись окраской корабля.

Надо сказать, что после двух зимовок «Седов» выглядел весьма непрезентабельно. Жестокие мартовские морозы доконали краску, — она полопалась, лоскутьями отстала от бортов и при самом легком прикосновении осыпалась на лед. Корпус начинал ржаветь, а ведь ржавчина — страшный враг корабля.

Нам предстояло тщательно очистить корпус судна от пришедшей в негодность краски, соскоблить ржавчину, потом загрунтовать суриком и, наконец, покрыть сверху краской. Все это мы могли сделать. Но перед нами возникала одна почти непреодолимая трудность: на судне не было олифы. Небольшие запасы ее мы израсходовали еще в 1938 году, когда нам удалось покрыть борта судна суриком.

Я начал рыться в книгах, пытаясь отыскать рецепт варки олифы, — у нас было двенадцать бочонков подсолнечного масла, и мне казалось, что его можно будет пустить в дело. В «Морской практике» Васильева было дано лишь крайне отдаленное представление о таком существенном процессе, как варка олифы. И только в случайно попавшей в нашу библиотеку брошюрке «Окраска речных судов» удалось найти несколько намеков на то, как изготовляется олифа. Автор этого руководства указывал, что из конопляного масла олифу надо варить на сильном огне в течение четырех часов, прибавляя свинцовый сурик, для того чтобы она быстрее сохла. При этом температура масла поднимается до 300 градусов и оно становится огнеопасным, — стружка, брошенная в кипящее масло, мгновенно обугливается.

Об интересующем нас предмете было сказано всего несколько слов: «Олифу можно варить и из подсолнечного масла». Это хорошо. Но как ее варить?..

Я вызвал Буторина, показал ему книжку и сказал:

— Попробуй, Дмитрий Прокофьевич, сделать так же, как тут написано!..

Боцман взялся. После нескольких неудачных попыток сварить масло в камбузе, он установил на льду в 140 метрах от судна камелек, сделанный из пустой железной бочки, вделал в этот камелек небольшой котелок, приладил трубу, и «фабрика Прокофьича», как прозвали это неказистое сооружение, заработала.

На всякий случай мы решили варить олифу не четыре часа, как сказано в книжке, а шесть. Целый день коптился боцман у своей железной печурки, помешивая кипящее масло в котле. Занятие это было не из веселых: пары подсолнечного масла не отличаются приятностью. К тому же все вокруг камелька таяло, а с неба беспрерывно падали густые хлопья мокрого снега.

Все это можно было бы стерпеть, если бы подсолнечное масло превратилось в подобие олифы. Но эта проклятая жидкость упорно отказывалась сгущаться. К концу дня она оставалась так же жидка и текуча, как в тот час, когда Буторин разжигал огонь в своей железной бочке.

Боцман думал, что во всем виновата «сушка», как маляры

называют свинцовый сурик, и увеличивал дозы примеси. Но свинцовый сурик не помогал. Сваренная Буториным олифа могла с таким же успехом применяться для окраски корабля, как и сливочное масло.

После трехдневной возни у камелька боцман пришел в отчаяние. Он потерял всякую надежду на то, что из подсолнечного масла когда-нибудь получится олифа. Но не оставлять же корабль без окраски! Мы прекрасно понимали, что ржавчина нанесет «Седову» непоправимый урон, если мы не покроем облупившиеся борта двойным слоем сурика и черни. Было бы крайне обидно доставить в родной порт вместо корабля груду ржавого железа, пригодного лишь для сдачи в Рудметаллторг.

Я решил, что пора мне самому взяться за опыты. И хотя у меня было лишь самое смутное представление о технике химических опытов, я довольно храбро перетащил в кают-компанию десятка два реторт, колб, пробирок, трубок и каких-то штативов, оставленных на корабле экспедицией Гидрографического управления. Отвесив несколько доз подсолнечного масла по 100 граммов, я разлил их по колбам, зажег две спиртовки и начал кипятить упрямую жидкость. Кают-компания временно превратилась в лабораторию.

План был прост: варить масло хоть сто часов — до тех пор, пока из него получится нечто похожее на олифу. Ведь в книге «Окраска речных судов» сказано совершенно ясно: «Олифу можно варить и из подсолнечного масла». Значит, рано или поздно из этого масла должно получиться что-нибудь похожее на олифу!

Пришлось действовать планомерно: одну пробу варил четыре часа, вторую шесть, третью восемь.

Вся кают-компания пропахла тошнотворным горьковатым запахом масляных паров, хотя я и пытался отводить эти пары за борт через резиновую трубочку, протянутую в иллюминатор.

К концу второго дня опытов даже самые терпеливые члены экипажа, усаживаясь за обеденный стол, угрюмо косились на лабораторию, занявшую всю стойку буфета и маленький столик впридачу. Люди с трудом воздерживались от злых реплик по адресу этого чадного предприятия.

Я сам не меньше других страдал от запаха горелого масла, но твердо решил: не отступать до тех пор, пока не удастся добиться положительных результатов.

На второй день опытов у меня мелькнула мысль: а что, если пустить в ход буторинскую олифу? Может быть, ее стоит покипятить еще денек, и тогда из нее что-нибудь получится?

Дмитрий Прокофьевич извел уже добрый бочонок масла, и теперь на палубе выстроилась целая шеренга бутылей с мутноватой жидкостью, не похожей ни на масло, ни на олифу. Я отлил пробу этой жидкости в пробирку и начал кипятить ее.

Восемь часов спустя жидкость сгустилась и приобрела вязкость. Я покрыл ею стекло и поставил сушиться. К утру масло начало твердеть.

— Олифа! — заявил Буторин, внимательно следивший за опытами. — Факт, олифа!..

Я не без некоторой гордости собрал свои колбы и реторты, — лаборатория закончила опытный период и передала выработанный ею рецепт в промышленное освоение. Теперь мы могли окрасить не только пароход, но и все торосы на 20 миль в окружности — сырья достаточно, стоило лишь вооружиться терпением и варить масло не четыре, а четырнадцать часов подряд.

Пока «фабрика Прокофьича» коптила небо, Алферов, Недзвецкий и Гетман готовили кисти, а Шарыпов точил скребки для очистки корпуса от старой краски и ржавчины.

Наконец все приготовления были закончены, и во второй декаде июля мы принялись за дело. Вначале была создана сводная малярная бригада в составе Буторина, Гетмана, Алферова, Мегера, Недзвецкого и Шарыпова. Подвесив к борту «беседки» и устроившись в них, они очистили корпус от ржавчины и старой краски, затем покрыли его суриком и окрасили чернью. Корабль сразу же принял опрятный вид.

Но мы этим не ограничились. Загрунтовали и окрасили все надстройки, поручни. Когда же дело дошло до окраски стрел, мачт и трубы, пришлось объявить всеобщий аврал: 25 июля выдался ясный денек, и было жаль упустить благоприятный случай для завершения малярных работ снаружи корабля.

Мы все без исключения вооружились кистями и ведерками с краской и начали, что называется, наводить лоск на судно. «Седов» теперь выглядел красавцем, — в этом сверкающем свежей краской судне было трудно узнать недавнего ободранного и закопченного пленника льдов.

Особенно много хлопотали маляры у трубы. Я решил перекрасить ее по новому образцу Главсевморпути — так, как были окрашены трубы приходившего к нам «Ермака». Верхушка была окаймлена черной полоской. Ниже шла неширокая голубая полоса, отбитая двумя белыми кантами. Остальная часть трубы была окрашена в палевый цвет. Гетман, Шарыпов и Недзвецкий изобразили на трубе серп и молот.

Вдоль борта мы отбили кайму ватерлинии. Были окрашены заново даже шлюпки. Одним словом, к концу аврала корабль выглядел так, словно он только что сошел со стапелей судо-

верфи. А для того чтобы он не загрязнился вновь, мы выстроили деревянную эстакаду, по которой отвозили весь мусор, шлак, отбросы подальше от судна. Выбрасывать что-либо с борта корабля было категорически запрещено.

В дождливые дни, когда на палубе работать было трудно, окрашивались внутренние помещения. Стены и потолки штурманской и рулевой рубок, жилых помещений, тамбуров, прохода у салона, кают-компании приятно радовали глаз светлыми тонами. Всюду пахло свежей краской. А неутомимые маляры-добровольцы проникали все глубже внутрь корабля. Они окрасили часть твиндека трюма № 3 и к середине августа добрались до машинного отделения.

К этому времени наши механики в основном закончили подготовку машины, котлов и вспомогательных механизмов к навигации. Они проверили все подшипники, притерли клапаны, проверили парораспределение,—одним словом, навели полный порядок в своем хозяйстве. Но внешность машинного отделения крайне удручала механиков.

Мы давно уже собирались произвести генеральную чистку машинного отделения, но никак не удавалось выкроить время.

И 17 августа механики объявили большой санитарный аврал. Вооружившись тряпками, щетками и мылом, они начали мыть машинное отделение. Это была нелегкая работа. Когда моют палубу, по ней реками льется вода. Палубу можно окатывать из брандспойта, из ведер, — чем больше воды, тем лучше! В машинном же отделении вода считается самым заклятым врагом: ведь сырость гибельна для механизмов. Поэтому нашим механикам приходилось работать крайне осторожно, чтобы ни одна капля воды не попала на машину.

Механики измазались, перепачкались в саже, но упорно продолжали протирать стекла светового люка, чистить и драить стены и потолок. Несколько дней прошло, пока они отмыли добела огромный зал машинного отделения. Было израсходовано не меньше пуда мыла, все наличные запасы каустической соды и даже отработанный электролит из аккумуляторов, который дядя Саша по знакомству уступил механикам. Зато машинное отделение, очищенное от грязи и освещенное дневным светом, проникавшим через вымытый верхний люк, теперь стало неузнаваемым.

Закончив уборку, Трофимов, Токарев, Алферов и Недзвецкий 25 августа вооружились кистями и ведерками с краской. На помощь к ним пришли Шарыпов и Гетман, временно числившиеся в палубной команде. У Шарыпова и Гетмана уже был большой опыт в малярном деле, приобретенный во время окраски корпуса, и на этот раз они показали высокий класс работы.

Целыми днями просиживали наши механики в люльках, подвешенных к потолку, усердно орудуя кистями. Красили они машинную шахту белилами, которых у нас было достаточно. Трофимову и Токареву хотелось придать краске приятный голубоватый оттенок, и они не отступались от боцмана, назначенного бригадиром малярного цеха, требуя синьки.

Механики были глубоко убеждены, что запасливый Буторин прячет ее от машинной команды, приберегая для каких-то целей. Дмитрий Прокофьевич беспомощно отмахивался от наседавших на него механиков и клялся, что синьки нет ни одного грамма. Ему не верили, зная, что у него всегда в каком-нибудь уголке припрятаны на всякий случай самые различные предметы.

Но на этот раз Буторин был прав: синька отсутствовала. Пришлось пустить в ход берлинскую лазурь, которая лишь отдаленно напоминала желанную синьку.

Работали механики очень весело. Из открытого светового люка то и дело слышались взрывы хохота, песни, какие-то присказки. Наш весельчак Павел Мегер, который 25 августа вернулся к обязанностям повара, заменив заболевшего малокровием Гаманкова, сильно завидовал малярам. Поставив на огонь свои кастрюли, он убегал в машинное отделение и заявлял:

— Дайте кисть, братишечки, малость подсоблю!..

И пока в камбузе кипятился суп, Павел Мегер разводил узоры на стене, сопровождая эти упражнения нескончаемыми описаниями своих веселых приключений на суше и на море.

Вряд ли от такой системы выигрывало качество обедов, но зато настроение маляров поднималось, и за одно это нашему коку можно было простить отступление от правил поварского дела.

Семь дней продолжалась окраска машинного отделения. Зато после этого можно было приглашать сюда для контроля любых экспертов: все сверкало и блестело, как и подобает корабельному машинному залу.

* * *

Все эти работы отнимали у нас немало времени. Много часов и дней приходилось затрачивать и на проведение научных наблюдений, которые мы вели попрежнему в строгом соответствии с планом.

В такой обстановке было трудновато выкроить время для каких-либо внеслужебных дел. Но все же, если командиры были вынуждены по нескольку месяцев проводить без отдыха,

то большинство команды более или менее регулярно пользовалось выходными днями. По мере возможности я избегал прибегать к сверхурочным работам. Поэтому мои товарищи не только не переутомились, но, наоборот, поправились. Загорелые, округлившиеся лица моряков к концу лета выглядели еще бодрее, нежели весной.

В моем дневнике сохранилось немало записей, посвященных описанию наших внеслужебных занятий в этот период. Я приведу здесь некоторые из них, чтобы показать, насколько нам удалось приблизить быт к нормальному жизненному распорядку обычной зимовки.

«10 июня. 86°07′,9 северной широты, 71°00′ восточной долготы. Итак, началось лето... Правда, это лето довольно сумрачно: с 1 мая мы пока что насчитали всего четыре ясных дня, а в последнее время свирепствовала пурга. Но летнее солнце все же берет свое: уже сейчас температура воздуха не опускается ниже 4 градусов холода, а иногда бывает и выше нуля. В такие дни на льду быстро образуются большие озера пресной воды. А в Москве все время идут дожди и дуют холодные ветры...

У нас понемногу развертывается охотничий сезон: вчера я убил из карабина глупыша, залетевшего к нам невесть откуда. Отдал зажарить эту птицу и угостил всех желающих. Желающих нашлось много, и каждому достался лишь микроскопический кусочек жесткого, пахнущего рыбой мяса. Буйницкий сказал, что предпочел бы свиную отбивную, но все же свою порцию глупыша съел с аппетитом.

Сегодня Шарыпов поймал в майне крохотную рыбку. Я ее заспиртовал, — авось, и рыбка пригодится для науки.

29 июня. 85°24′,7 северной широты, 63°05′ восточной долготы. Большой охотничий день! После долгого перерыва опять встретили медведя. Медведь был очень хитер и осторожен, но нам удалось его перехитрить, и теперь наш камбуз обеспечен солидным запасом свежего мяса...

Дело было так. После полуночи, когда я сидел в кают-компании, открылась дверь из каюты механиков и чей-то свистящий шопот произнес:

— Константин Сергеевич! Медведь!.. Медведь!..

Я выбежал из-за стола и нырнул в тесную каютку Недзвецкого и Алферова. Оказывается, Недзвецкий, который уже разделся и улегся спать на свою верхнюю койку, случайно выглянул в иллюминатор и заметил большого зверя, разгуливавшего всего в 500 метрах от судна.

— Взгляните, вот он! Вот!.. — шепнул мне Недзвецкий, торопливо одеваясь.

Я выглянул в иллюминатор. В самом деле, медведь был

близко. Обнюхивая разбросанные на льду предметы, любопытный зверь медленно брел с юга к судну.

— Где собаки? — осведомился я. — Немедленно запереть их в кают-компанию, они могут нам все дело испортить. А мы устроим засаду...

Вооружившись карабинами, Недзвецкий, Алферов, Соболевский и я спрятались на палубе и терпеливо ждали, пока медведь подойдет поближе. Чтобы подманить его, мы зажгли в камельке бани старое медвежье сало.

Когда ветер донес до зверя аппетитный запах жареного сала, он поднял голову, понюхал воздух и продолжал все так же медленно двигаться к судну. Сделав большой крюк, медведь обошел корабль стороной и осторожно начал приближаться к нему с кормы.

Около двух часов просидели мы в засаде. Наконец в половине третьего, когда наше терпение уже начало истощаться, зверь, видимо, решил, что никакая опасность ему не угрожает, и захотел поближе познакомиться с жареным салом. Он подошел к судну на 50 метров, и сразу же загремели выстрелы. Медведь прыгнул в сторону, попытался бежать, но вскоре упал на лед.

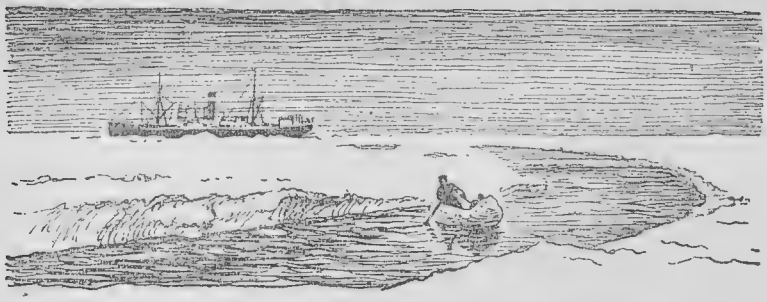
В 3 часа утра зверь был доставлен на судно. Это была довольно рослая медведица весом около 180 килограммов и длиной в 1,7 метра. Алферов и Недзвецкий немедленно освежевали тушу. Бедняга довольно долго постилась; в ее желудке удалось обнаружить лишь две этикетки от консервных банок да кусочек нерпичьего ласта длиной в 1—2 сантиметра.

Шкура медведицы была присуждена Недзвецкому, который первым увидел зверя.

13 июля. 85°32′,8 северной широты, 63°12′ восточной долготы. Третий день стоит безоблачная летняя погода. Температура воздуха в тени плюс 3,1 градуса. На солнце с подветренной стороны у борта термометр показывает 25 — 27 градусов тепла. Наши энтузиасты спорта устроили нечто вроде солярия. Правда, все они одеты не в трусы, а в ватные брюки, но это дела не меняет. Люди с наслаждением подставляют солнцу свои голые спины. На палубу вытащили громкоговоритель, и теперь там нечто вроде водной станции «Динамо».

С каждым днем все большее развитие приобретает водный спорт: по озеру, возникшему на месте катка, плавает весь наш резиновый флот, состоящий из четырех единиц. Резиновые разборные байдарки и надувные шлюпки оказались весьма надежными и практичными.

Послал донесение Мурманскому управлению Главсевморпути о работе нашего общеобразовательного кружка:



«С 1 марта по 1 июля проведены следующие занятия по общеобразовательным предметам: гидрографом Буйницким по арифметике и геометрии — 32 часа; штурманом Ефремовым по алгебре — 10 часов; капитаном Бадигиным по географии — 8 часов...»

Надо будет с осени развернуть этот кружок в школу специалистов морского дела.

14 июля. 85°33′,2 северной широты, 62°47′ восточной долготы. Маленькая, но примечательная деталь: сегодня ночью впервые за все лето не топились камельки в каюте Буйницкого и кормовом кубрике. Люди жалуются на чрезмерную жару. Значит, действительно наступило лето!

Наши снежные домики уже испарились. Повсюду виднеется водяное небо; вокруг много разводьев. Судно окружено снежницами глубиной полметра-метр. На месте катка, которым мы пользовались зимой, большое озеро. Его ширина — 60 метров, длина — 150 метров, глубина — полметра.

Передвижение по льду чрезвычайно затруднено: проваливаешься по колено в снежную кашу.

Частыми гостями стали чайки — белые, темные, большие и малые. Иногда появляются маленькие пуночки.

Появилось много сквозных проталин. К ним устремляются потоки талой воды. Бросив на воду щепку, можно проследить путь потока на протяжении доброй сотни метров. Иногда происходит таинственное исчезновение озер: за несколько часов они пропадают без следа, — это означает, что под ними открылись сквозные трещины.

Любопытно отметить одно явление, возбудившее у нас много толков. Начиная с 5 июля, вода снежниц и озер, образовавшихся за лето на ледяных полях, начала быстро уходить под лед. В связи с этим освобожденные от громадных масс воды ледяные поля вместе с вмороженным в них «Седовым» начали подниматься над поверхностью моря. Так, «Седов» с 9 по 14 июля поднялся над уровнем моря на 36 сантиметров.

Пользуясь обилием пресной воды, бесплатно предоставленной в их распоряжение природой, седовцы принялись за стирку. Наш «банно-прачечный комбинат» работает непрерывно. Большое пространство вокруг судна занято выстиранным, «отбеливающимся» на солнце бельем. Наши собаки с огромным удовольствием растаскивают мокрые предметы по свалочным кучам, вовлекая в свои игры хозяев белья. Но эти черствые люди не могут понять собачьих радостей и почему-то враждуют с Джерри и Льдинкой.

Меховая одежда находится в полной отставке, а за ней — и теплое белье. Обнаружилась большая тяга к майкам и трусам. Они очень удобны для носки, а главное — незаменимы при стирке...

16 июля. Исчезло еще одно озеро, находившееся справа от судна, — вода из него ушла в проталину. У нашей молодежи новое развлечение: по чертежам из книги «Морская практика» сооружены парусные кораблики. Наш миниатюрный парусный флот плавает по бесчисленным снежницам и ручьям, доставляя огромное удовольствие не только нам, но и Джерри и Льдинке, — собаки, стараясь сберечь хозяйское добро, ревностно вылавливают кораблики из воды и тащат их в зубах на сухое место.

Кораблей сооружено множество. После того как Недзвецкий спустил на воду первое суденышко, названное «Торосом», среди моряков началась горячая борьба за первенство — чье судно будет быстроходнее. Особенно много конструкций создали Мегер и Шарыпов.

Буторин изготовил грандиозную четырехмачтовую яхту с полным парусным вооружением, единодушно признанную лидером нашей потешной флотилии...

24 июля. В честь дня Военно-Морского Флота расцветили корабль флагами. Выпущен новый номер нашей газеты «Мы победим». Вечером организовали стрельбы из карабинов по мишеням.

Стоит туманная погода. Интенсивное таяние продолжается. С рангоута и такелажа осыпается лед.

26 июля. Сегодня исполнилось ровно два года с того дня, когда я на «Садко» покинул Архангельск. Ужасно серый, скучный, нудный день. Идет дождь. Сыро, холодно.

3 августа. 86°02′,7 северной широты, 56°54′ восточной долготы. Провели подписку на заем Третьей сталинской пятилетки. Общая подписка по судну — 27 000 рублей.

12 августа. 86°02′,7 северной широты, 55°06′ восточной долготы. Устроил выходной день. По случаю зарядки аккумуляторов работала динамомашина. Пользуясь этим, Шарыпов показал кинокартину «Будьте такими». Хотя содержание

фильма всем давно известно, смотрели его с огромным интересом...

14 августа. Снова охота на медведя и снова удача! Обнаружил появление зверя Гаманков. Вчера вечером после чая он зачем-то вышел на палубу и увидел в тумане на расстоянии каких-нибудь 250 метров рослого мишку, который с интересом обследовал наш аварийный склад. Пока мы собрались начать охоту, он с аппетитом съел выброшенный на лед негодный сыр и поиграл с байдаркой.

Мы испробовали испытанный способ — начали жечь медвежий жир в камельке. Но зверь, сверх ожидания, отнесся к этому запаху крайне равнодушно и ближе не шел. Пришлось открыть огонь с дальней дистанции. Ранили. Началось преследование по льду. Бежали за зверем сломя голову около 700 метров. Наконец добили.

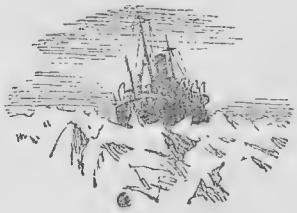
К 2 часам ночи доставили медвежью тушу на судно, освежевали ее. И на этот раз нам попалась медведица. Длина ее — 165 сантиметров».

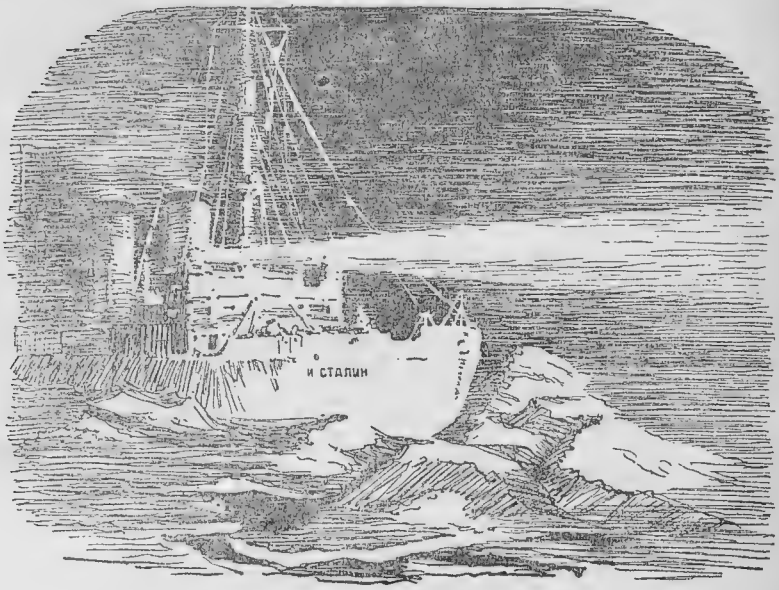
* * *

Полярное лето непродолжительно. Уже в первой декаде августа мы почувствовали значительное похолодание: температура упала до 6,5 градуса ниже нуля. Таяние прекратилось. Многочисленные снежницы и озерки покрылись молодым льдом, толщина которого достигла 5 сантиметров.

Но в двадцатых числах августа за 86-й параллелью опять повеяло теплом. Молодой лед в снежницах быстро разрушился; свежий снег, покрывший лед пушистым покровом, начал таять. Исчезло еще несколько больших озер, вода из которых ушла сквозь образовавшиеся проталины.

Это потепление не могло быть продолжительным. Мы знали, что уже скоро ударят суровые морозы, начнет мести пурга и солнце в третий раз скроется от нас. Но мы с той же энергией и упорством продолжали готовить свой корабль к навигации.





ПОСЛЕДНЯЯ ЗИМОВКА

В 370 КИЛОМЕТРАХ ОТ ПОЛЮСА

Плавно и величаво движется могучий ледяной поток, питающий воды Атлантики полярным паком. Его движение, определяемое господствующими ветрами и, следовательно, распределением давления атмосферы, безостановочно, его резервы неистощимы. Природный цикл автоматического регулирования климата совершается с железной планомерностью и последовательностью.

Усиление северных ветров вдоль восточных побережий Гренландии увеличивает вынос льдов из Арктического бассейна в Гренландское море. Одновременно под действием юго-западных ветров, сила которых при этом возрастает, увеличивается компенсационный приток в Гренландское море и в Арктический бассейн теплых атлантических вод. Но приток теплых вод в Гренландское море ускоряет разрушение и тая-

ние льдов. В результате количество льдов у Исландии и в Гренландском море уменьшается, а это влечет за собой уменьшение разницы температур в атмосфере и гидросфере и, как следствие, ослабление северных ветров вдоль восточного побережья Гренландии.

Этот разумнейший механизм природы действует на протяжении многих тысячелетий. Конечно, наступит время, когда человек, накопив достаточно знаний, научится регулировать по-своему обмен теплых и холодных вод и сумеет переделать климат северного полушария. Но пока что мы мало знаем об этом сложнейшем процессе.

Откуда берет свой исток великая ледяная река? Как далеко распространяются ее границы? Насколько велика разница в скоростях обычного дрейфующего льда и того мощного полярного пака, который как бы панцырем покрывает макушку земного шара?

Частично на эти вопросы ответил дрейф «Фрама», частично — дрейф станции «Северный полюс». Многое добавил дрейф «Седова». И все-таки даже к концу второго года скитаний во льдах никто из нас не отважился бы сказать точно и определенно, как скоро закончится наш дрейф, как далеко к северу продвинется корабль и куда его вынесут льды — к Шпицбергену или к Гренландии. Мы могли лишь следовать девизу великого русского ученого Ивана Павлова: «Наблюдательность, наблюдательность и еще раз наблюдательность». И по мере своих сил мы старались вести возможно более точные наблюдения над дрейфом.

Наибольший интерес для науки представляют данные о движении льдов в высоких широтах — за 83-й параллелью, где менее заметно влияние приливо-отливных течений и местных ветров, особенно характерных для морей Лаптевых и Ново-Сибирского. В высоких широтах мы имели дело, если так можно выразиться, с дрейфом в чистом виде, без случайных влияний. И в первый же год нашей работы нам удалось документально доказать, что скорость и направление дрейфа льда почти целиком зависят от скорости и направления ветров. Как правило, автоматически сказывается влияние вращения Земли, благодаря которому направление дрейфа льда в северном полушарии отклоняется примерно на 30—40 градусов вправо от направления ветра.

Но уже к весне 1939 года мы ощутили возникновение каких-то новых факторов дрейфа. Когда «Седов» поднялся до 86-й параллели и достиг 120-го меридиана восточной долготы, характер его движения начал меняться. Плохо слушаясь западных и юго-восточных ветров, он крайне неохотно двигался на север и северо-восток. Но в то же время даже при сла-

бых ветрах восточной половины дрейф на запад заметно ускорялся. Характерно, что и на северо-запад корабль продвигался без особых затруднений.

При этом было обнаружено еще одно крайне важное обстоятельство: льды как будто перестали подчиняться влиянию вращения Земли и, начиная с 120-го меридиана, стали двигаться прямо по ветру, не отклоняясь вправо.

У нас не было оснований приписывать такие разительные перемены влиянию течения, — самые тщательные наблюдения доказали, что течение в этом районе практически отсутствовало. Оставалось предположить, что «Седов» приблизился к кромке менее подвижного полярного пака, покрывающего мощной броней район «полюса недоступности». Видимо, за последние сорок лет эта кромка отступила к северу, и именно поэтому нам удалось подняться значительно выше, нежели «Фраму». Но все же где-то за 86-й параллелью мощный барьер полярного пака сохранился. Он-то и препятствовал продвижению «Седова» к северу и северо-востоку.

Для того чтобы не быть голословным, необходимо привести две таблицы, составленные в последних числах апреля 1939 года, в тот период, когда резкие изменения характера дрейфа особенно волновали умы нашего маленького коллектива.

Координаты исходной и конечной точек наблюдений, приведенных в этих таблицах: 2 сентября 1938 года — широта 83°11′, долгота 137°35′,0 (1 сентября обсервации не было) и 27 апреля 1939 года — широта 86°17′, долгота 83°51′.

НАПРАВЛЕНИЕ И СКОРОСТЬ ДРЕЙФА ПО МЕСЯЦАМ

(в морских милях)

Месяцы	Генеральное направление дрейфа (в градусах)	Пройденное расстояние по генеральному направлению	Пройденное расстояние по ломаной	Средняя суточная скорость
1938 г.				
Сентябрь	1	63	178	2,1
Октябрь	298	36,5	112	1,2
Ноябрь	333	58	164	1,9
Декабрь	164	44	168	1,4
1939 г.				
Январь	333	56	126	1,8
Февраль	330	51	59	1,8
Март	262	35	73	1,1
Апрель (27 дней	265	88	93	3,8

В дальнейшем эта закономерность сохранилась: «Седов» без особых затруднений продвигался при самом незначительном ветре на запад и юго-запад и в то же время как бы сопротивлялся «встречным» ветрам, словно за спиной у нас оставались запертые наглухо ворота.

Весной наше продвижение на запад стало еще более энергичным, и в середине июня мы пересекли 68-й меридиан, оставаясь за 86-й параллелью.

Проникнув в такие высокие широты, наш корабль методически прощупывал границы таинственной малоподвижной кромки полярного пака. Конечно, мы могли лишь предположительно говорить об этих границах, поскольку наша санная экспедиция на север не состоялась. Но все данные как будто свидетельствуют о том, что эта кромка существует и проходит под значительным углом с юго-востока на северо-запад, оставляя Северный полюс западнее. Папанинская экспедиция высадилась за ее пределами и именно поэтому была унесена на юг с такой неожиданной быстротой. Более точный ответ на вопрос о кромке полярного пака могла бы дать лишь экспедиция в район большого белого пятна, которое лежит к востоку от полюса.

Проблема эта имеет не только научный, но и сугубо практический интерес: если данные об отступлении кромки пака на северо-восток подтвердятся и размеры этого отступления будут уточнены, то тем самым откроются новые возможности для арктического мореплавания в более высоких широтах. Быть может, при определенных ветрах такая высокоширотная трасса будет более благоприятной для навигации, чем путь, проходящий вблизи берегов.

Напомню, что уже в 1935 году «Садко», поставивший рекорд высокоширотного плавания, достиг 82°42′ северной широты по чистой воде. Летом же 1939 года нам удалось установить, что в течение длительного периода к северу от острова Рудольфа, за 82-й параллелью, чистая вода (или сильно разреженные льды) тянулась на расстоянии около 60 миль.

Это важное открытие было сделано так. Свежие северные ветры неожиданно погнали нас к югу, как раз тогда, когда мы находились на меридиане острова Рудольфа. Сверх ожиданий, мы двигались быстро, хотя можно было предположить, что земля задержит движение льдов. Я запросил начальника зимовки на острове Рудольфа о ледовой обстановке. Он ответил:

«К северу до горизонта чистая вода...»

Мы продолжали быстро двигаться на юг. И каждый день с острова Рудольфа прибывала одна и та же сводка:

«К северу до горизонта чистая вода...»

И только тогда, когда мы спустились на целый градус, движение льда на юг резко затормозилось, и с острова Рудольфа нам сообщили:

«К северу до горизонта сплошной торосистый лед...»

Это был лед, придрейфовавший с севера вместе с нами.

Учитывая опыт «Фрама», мы предполагали, что в летние месяцы, когда преобладают штили и маловетрие, дрейф на запад если и не прекратится, то, во всяком случае, будет замедлен до крайних пределов. Действительно, летом преобладала штилевая погода. И все-таки за июнь и июль «Седов» продвинулся к западу на 100 миль, со средней скоростью 1,6 мили в сутки.

Чем дальше к северу, тем повышение скорости дрейфа при восточных ветрах становилось более заметным. И наоборот, южнее 85°45′ оно исчезало. Так как мы к этому времени уже пересекли 60-й меридиан, можно было предположить, что «Седов» вступил в зону влияния нового фактора дрейфа — мощного сточного течения, обнаруженного папанинцами.

«Фрам», дрейфовавший южнее, не попал в зону этого течения, и потому его освобождение из льдов затянулось до осени 1896 года, когда он вышел к Шпицбергену. «Седов» же, находясь у 86-й параллели, был подхвачен потоком льда, который как бы засасывается потоком сточных вод. Под действием благоприятных ветров мы с нарастающей скоростью устремились на северо-запад.

В августе «Седов» продрейфовал по генеральному направлению на запад-северо-запад 65 миль. Таким образом, в целом за три летних месяца «Седов» продвинулся в этом направлении на 165 миль, делая 1,8 мили в сутки, — средняя суточная скорость в летнее время сравнялась со скоростью весеннего периода, который был рекордным по движению на запад. Если учесть все петли и извилины дрейфа, то окажется, что мы за лето проделали путь в 224 мили.

29 августа «Седов», находясь на 47°55′ восточной долготы, поднялся до широты 86°39′,5. Это была рекордная параллель, — наш корабль на три четверти градуса побил наивысшее достижение «Фрама». До полюса оставалось всего 370 километров. Но подняться еще выше к северу корабль уже не смог. С этого дня, беспрерывно набирая темпы, «Седов» начал все быстрее и быстрее двигаться на юго-запад, до известной степени повторяя маршрут дрейфующей станции «Северный полюс».

* * *

До конца навигации мы не оставляли надежды на то, что руководству Главсевморпути удастся организовать к нам рейс мощного ледокола, который мог бы вывести «Седова» из льдов, подобно тому как в минувшем году «Ермак» освободил из ледового плена «Садко» и «Малыгина».

В этой мысли нас утверждали и наблюдения над характером самих льдов, окружавших «Седова». Хотя мы находились гораздо севернее, чем минувшим летом, ледовая обстановка в районе нашего дрейфа складывалась довольно благоприятно. Отвечая на запрос Главсевморпути, я сообщил 5 августа:

«На юго-западе от корабля тянется большое разводье, ширина которого изменяется в зависимости от ветра и временами достигает одной мили. В длину разводье тянется очень далеко и уходит за пределы видимости. Во всех других направлениях видно временами «водяное небо», указывающее на то, что за пределами видимости также есть разводья.

Начиная с середины июня в районе дрейфа началось интенсивное таяние снегового покрова, а с начала июля начал быстро разрушаться и лед. Под действием пресной воды, образовавшейся в результате таяния, крепость льда значительно ослабла. Опресненный пористый лед поднимается над уровнем океана.

В середине июля появилось большое количество снежниц, длина и ширина которых достигает нескольких сот метров, а глубина — метра. Огромными снежницами покрыта значительная часть видимой поверхности льда. В прошлом году такого большого количества снежниц мы не наблюдали.

В конце июля начали появляться сквозные проталины, размеры которых быстро увеличиваются. В среднем лед стаял на 50 сантиметров. Торосы стали значительно больше. Большинство из них превратилось в груды талого снега.

Можно ожидать, что к середине августа крепость льда будет ослаблена еще больше...»

На другой же день после отправки этого донесения наступило внезапное похолодание, выпал снег, и снежницы покрылись молодым льдом, достигшим толщины в 4 сантиметра. Температура упала до минус 6,5 градуса. Но согретая летним солнцем вода в снежницах продолжала свою разрушительную работу. Глубина наших пресных озер все увеличивалась. Появились новые сквозные проталины. И когда вдруг несколько потеплело и молодой лед разрушился, мы увидели вместо некоторых снежниц пустые выбоины — лед протаял насквозь.

Исчезновение одного из таких озер, содержавшего около 100 тысяч тонн пресной воды, сопровождалось любопытным явлением: толщина льда у нашей контрольной рейки, установленной вблизи исчезнувшего озера, быстро увеличилась за счет намерзания снизу на 32 сантиметра. В то же время тол-

щина льда у других реек оставалась неизменной. Внимательное обследование участка привело нас к такому выводу: поле, на котором находилось исчезнувшее озеро, было опоясано грядами торосов; своей подводной частью торосы образовали своеобразный водораздел; пресная вода, ушедшая с поверхности льда, осталась в этих природных границах, так как она немного легче соленой; поскольку же температура поверхностных слоев океана составляла минус полтора градуса, то запертая под ледяным полем пресная вода быстро замерзла.

Таким образом, намерзание льда в летний период мы наблюдали только в исключительных случаях, в то время как Нансен отмечал это явление регулярно.

Улучшение ледовой обстановки наблюдалось не только в районе нашего дрейфа, но и повсеместно. Навигация проходила очень успешно. Эфир был заполнен сигналами десятков судов, пересекавших Арктику с запада на восток и с востока на запад. Разноголосые звуки «морзянки» то и дело врывались в репродуктор, когда мы слушали по вечерам концерты. Впрочем, мы не сетовали на такие помехи... Наоборот, от этих сигналов становилось как-то веселее на душе: мы не чувствовали себя одинокими в ледяной пустыне. Слушая радиосигналы многочисленных кораблей, мы испытывали законное чувство гордости: да, и наш «Седов», дрейфуя близ полюса, участвует в выполнении грандиозных планов превращения Северного морского пути в нормально действующую магистраль.

В конце июля — начале августа мы находились приблизительно на меридиане острова Рудольфа. Полярная станция этого острова приняла от станции мыса Челюскин седовскую вахту, и справедливость требует отметить, что зимовщики острова Рудольфа обслуживали нас не хуже, чем челюскинцы. Они не только обеспечили связь нашего корабля с Большой землей, но активно помогали нам своими советами и просто добрыми товарищескими телеграммами.

Начальник станции — радист Степанов — иногда в свободные часы сам садился к аппарату и начинал вести долгие разговоры с нами по азбуке Морзе. 1 августа Степанов простучал ключом:

«Константин Сергеевич! С берега передают — скоро придет к нам «Русанов». Кроме того, в телеграмме говорится о судах во множественном числе. Возможно, придет «Ермак». Тем более, что «Литке» с караваном судов уже прошел чистой водой пролив Вилькицкого. Так что многое говорит за то, что вас скоро попытаются вытащить. Приготовили тросы пришвартовывать вас к нашим берегам. Ну, а пока поздравляем вас всех с проходом нашего меридиана, — теперь быстрее пойдете на юг...»

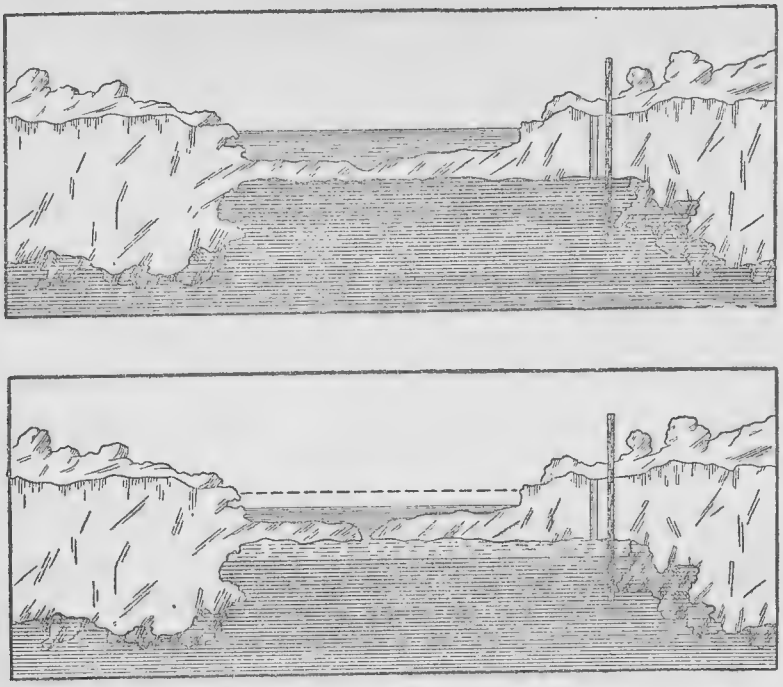


Схема нарастания льда, наблюдавшегося летом 1939 года.

В проливе Вилькицкого чистая вода! Я вспомнил, как два года тому назад «Садко» через этот самый пролив пронесло кормой вперед, и подумал: да, видимо, в этом году условия навигации на редкость благоприятны. Быть может, и в самом деле можно ждать встречи с ледоколом? Такая попытка была бы крайне интересна. Она многое дала бы для исследования льдов даже в том случае, если бы ледокол не смог подойти к «Седову».

Тут забеспокоились летчики самолета «СССР-Н-171», дежурившие уже полгода на острове Рудольфа. Летчикам было бы очень обидно возвращаться на материк, не осуществив задуманного рейса. Нас стали атаковывать с острова Рудольфа дипломатическими телеграммами, в которых перечислялись аппетитные грузы, доставленные для нас, а в конце неизменно стоял вопрос: «Быть может, вам стоит намекнуть Москве на целесообразность полета?»

Мы ответили на эти телеграммы:

«Все указанное вами получили бы с удовольствием. Но в отношении намека Москве думаю, что следует воздержаться. Возможен подход к «Седову» ледокола, поэтому настаивать на полете не имею права, тем более, что на судне пока все обстоит благополучно...»

Сверх ожиданий посылку мощного ледокола в район «Седова» до конца августа организовать не удалось. Вместе с тем в двадцатых числах резко похолодало, и дрейф на северо-запад сильно ускорился. 25 августа я сообщил в Главсевморпуть:

«Считаю неизбежным продолжение «Седовым» дрейфа. С 1 сентября начинаем подготовку к полярной ночи. Для правильного распределения ресурсов на дальнейший дрейф желательно знать, есть ли возможность пополнить имеющиеся запасы. Поэтому прошу вас сообщить, предполагается ли посылка к нам самолета и когда... Если полет предполагается, прошу учесть, что его можно произвести лишь без посадки, так как сейчас в районе «Седова» пригодных для посадки площадок нет. Необходимо учесть также, что количество летных дней в районе дрейфа ограничено...»

Вскоре с острова Рудольфа мне сообщили, что получен приказ экипажу самолета «СССР-Н-171» срочно готовить машину к беспосадочному рейсу: остров Рудольфа — «Седов» — остров Рудольфа. Это было очень трудное задание, связанное с большим риском. Тем не менее летчики встретили распоряжение о подготовке к полету с большим энтузиазмом.

«Машина в полной готовности, — сообщил Степанов. — Летный состав рвется в воздух...»

Нужно было проделать большую работу по подготовке грузовых парашютов: все необходимые грузы мы могли получить лишь с воздуха. Судя по сообщениям с острова Рудольфа, на нас должен был обрушиться целый дождь посылок.

Летчики собирались сбросить с самолета на парашютах глубоководную лебедку, 5 100 метров нового троса для глубинных измерений, термометры для батометров, карты Земли Франца-Иосифа, Гренландии и Шпицбергена, секундомеры, радиолампы, напильники, по которым так тосковали наши механики, стекла для ламп, свежие яблоки, комнатные веники, несколько туш свежего мяса, 25 стаканов, несколько тюков теплой одежды, лыжи, новые кинофильмы, зубную пасту, комплекты газет и журналов и много других не менее ценных вещей.

Особенно заманчивы были для нас сообщения о богатейшем научном оборудовании, погруженном на самолет. Скучали мы и по письмам из дому.

В эти же дни к острову Рудольфа подошел пароход «Ру-

санов». Исполнительный Степанов немедленно сообщил, что на пароходе доставлены новые письма. Нам не терпелось узнать новости с Большой земли, и мы попросили командование парохода рассказать нам по радиотелефону, что нового в Архангельске, — «Русанов» обладал достаточно мощным передатчиком, чтобы мы его услышали. Капитан охотно согласился, и в один из вечеров, собравшись в кают-компании, мы услышали из репродуктора:

«Алло, «Седов», алло, «Седов»! Вас вызывает «Русанов»! Как вы меня слышите? У микрофона капитан «Русанова», помполит и штурман».

Штурмана Чернявского мы хорошо знали, — он зимовал вместе с нами на «Садко». Остальные тоже были знакомы.

Долго длилась эта беседа. Перебрали на память всех знакомых, разузнали все новости навигации, познакомились со многими новшествами, введенными в практику арктических пароходств. За эти годы мы все-таки изрядно отстали от жизни, и, судя по всему, нам предстояло на Большой земле со многим знакомиться заново: короткие вести по радио, которыми мы жили, конечно, не могли передать и сотой доли всего многообразия яркой, полнокровной жизни нашей страны.

«Русанов» доставил самолету «СССР-Н-171» большое количество горючего. Для нас он привез дополнительные запасы научного оборудования. Разгрузка корабля производилась усиленными темпами. В ней участвовали все жители острова Рудольфа, в том числе и летчики. Люди спешили закончить эту работу поскорее, чтобы сразу же взяться за непосредственную подготовку самолета к большому рейсу.

Степанов передавал нам:

«Работаем круглые сутки. Здорово все устали. Вот только сильный прибой мешает. Разбило тур «причала». Но ничего — разгрузка идет. Сразу, как только отправим «Русанова», летчики начнут готовить самолет. Сверх того, что вы просили, можно будет, наверно, еще килограммов пятьсот взять».

С огромным нетерпением ждали мы появления самолета над нашим кораблем. Однако с каждым днем погода портилась все сильнее и сильнее. Снегопад, пурга, морось, обледенение такелажа и рангоута — все эти малоприятные приметы арктической осени приходилось все чаще и чаще вписывать в вахтенный журнал. К тому же резко сокращалось количество светлого времени, удобного для полетов.

Наши друзья-летчики были готовы пренебречь всеми опасностями и вылететь к нам в любую погоду. Но мы вовсе не

хотели, чтобы из-за нас пилоты рисковали своей жизнью, тем более, что мы могли, хотя и не без некоторых трудностей, продержаться еще одну, третью по счету, полярную ночь за счет всяких судовых резервов.

И когда светлое время сократилось до минимума, а погода все еще не улучшалась, я решил послать новую телеграмму в Москву:

«В связи с наступлением темного времени, указанной мною ранее невозможностью посадки, а также в связи с тем, что в районе дрейфа стоит устойчивая неблагоприятная погода, — считаю необходимым сообщить дополнительно к своей телеграмме от 25 августа, что полет самолета к «Седову» является весьма рискованным и в то же время не вызывается острой необходимостью. Для обеспечения нормальной жизни и работы экипажа будут использованы все возможности из имеющихся ресурсов...»

Не стоит кривить душой и представлять дело таким образом, словно подобное решение можно было принять без больших колебаний. Конечно, колебания были — не так легко было отказаться от всего того, что нам обещали доставить летчики. Но мы обязаны были это сделать, и я вручил радиограмму Александру Александровичу Полянскому для передачи...

* * *

Надо было готовиться к третьей зимовке во льдах. Сама по себе зимовка эта нас нисколько не страшила: мы вооружились достаточным опытом борьбы со льдами, свыклись с обстановкой долгих полярных ночей, научились переносить и холод, и пургу, и частые сжатия. Но эта зимовка имела свои особенности, с которыми нельзя было не считаться: после того как мы достигли рекордной широты 86°39′,5, корабль настолько круто повернул к югу и настолько ускорил свой дрейф, что можно было ожидать относительно быстрого выхода из льдов. Судно могло оказаться у кромки дрейфующего пака еще до восхода солнца.

По опыту дрейфующей станции «Северный полюс» мы знали, что выход из льдов может сопровождаться довольно значительными неприятностями. Следовательно, надо было готовиться к любым случайностям.

Снова и снова обращался я к книгам, посвященным истории экспедиций, которые предшествовали нашей. Как много в этой истории загадочных страниц, как много рассказов оборвано на полуслове лишь потому, что Арктика ревниво спрятала все следы пропавших без вести кораблей и их экипажей.

Именно теперь, когда мы дрейфовали близ Земли Франца-

Иосифа, в моем воображении с особенной ясностью вставали картины трагедий, разыгравшихся в этих местах четверть века назад.

В то время Россия уже обладала сильными ледокольными кораблями. Предприимчивые промышленники пробирались довольно далеко на восток, следуя вдоль берегов Сибири.

Родившийся в России и получивший здесь же свое образование исследователь Норденшельд, которому основательно помог необходимыми средствами русский купец Сибиряков, уже в 1878—1879 годах прошел на корабле «Вега» Северным морским путем из Атлантического океана в Тихий.

Но упрямое и невежественное царское правительство все еще отказывалось признать за Северным морским путем право на будущее и душило всякую инициативу полярников. Великий русский ученый Менделеев после русско-японской войны прямо заявил:

— Если бы хотя десятая доля того, что потеряли при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму...

В русском секторе Арктики безнаказанно хозяйничали иностранные зверобои. На Новой Земле норвежцы соорудили целый поселок, и виднейший русский исследователь Русанов, которого царское правительство несколько раз сажало в тюрьму и ссылало за участие в революционном движении, с грустью писал: «Печальная картина на Русской земле. Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и легко богатеют норвежцы».

И вот в 1912 году одновременно несколько мужественных русских моряков и исследователей предпринимают на свой собственный риск и страх храбрые попытки подчинить себе льды Арктики.

Лейтенант Седов собирает по подписке гроши, чтобы купить ветхое суденышко «Св. Фока» и отправиться на нем к полюсу.

Лейтенант Брусилов с трудом достает средства на приобретение древней, построенной еще в середине XIX века яхты «Св. Анна», чтобы отправиться сквозным рейсом из Мурманска во Владивосток.

Геолог Русанов предпринимает попытку пройти Северным морским путем на крохотном парусно-моторном боте, водоизмещением всего в 65 тонн. Название «Геркулес» звучит иронически в применении к этой скорлупке!

Судьбу Георгия Седова мы знаем, — о его трагической

смерти на пути к полюсу нам поведали спутники отважного моряка, которым удалось ценою больших мучений спастись. Но судьба Брусилова и Русанова, судьба «Геркулеса» и «Анны» осталась пока загадкой — они исчезли в изменчивом и коварном дрейфующем льду.

Последние известные нам координаты «Анны» — 83°18′ северной широты и 60° восточной долготы — сообщены штурманом Валерианом Ивановичем Альбановым, который 26 апреля 1914 года покинул судно вместе с десятью матросами, чтобы достигнуть земли. Лишь двоим — Альбанову и матросу Конраду — удалось добраться до мыса Флора, где их подобрал возвращавшийся в Архангельск и случайно зашедший сюда «Фока».

Дальнейшие следы шхуны и ее экипажа затеряны в ледяной пустыне. Никто не знает, как и при каких обстоятельствах погибли Брусилов и его спутники. Но, по всей вероятности, мрачные предчувствия, одолевавшие Альбанова в ту минуту, когда он покидал судно, сбылись.

«Полтора уже года спокойно спит на своем ледяном ложе «Святая Анна», — писал он тогда в своем дневнике. — Суждено ли тебе и дальше спокойно проспать тяжелое время, чтобы в одно прекрасное утро очутиться где-нибудь между Шпицбергеном и Гренландией?.. Или же в холодную, бурную полярную ночь, когда кругом завывает метель, когда не видно ни луны, ни звезд, ни полярного сияния, ты внезапно будешь грубо пробуждена от своего сна ужасным треском, злобным визгом, шипением и содроганием твоего спокойного ложа? С грохотом полетят вниз твои мачты, стеньги и реи, ломаясь и сами ломая все на палубе. В предсмертных конвульсиях затрепещет твой корпус, затрещат, ломаясь, все твои суставы, и через некоторое время лишь куча бесформенных обломков да лишний свежий ледяной холм укажут твою могилу. Вьюга будет петь над тобой погребальную песню и скоро запорошит свежим снегом место катастрофы...»

Самой дорогой ценой — ценой своей жизни заплатили Брусилов и его спутники за собранные ими сведения, которые доставил на Большую землю Альбанов. Эти сведения сыграли большую роль в освоении Арктики, и мы с признательностью вспоминаем имена погибших героев. Документы, спасенные штурманом «Анны», дали возможность науке внести коренные изменения в представления о характере поверхностных течений в Карском море, поставить под сомнение устарелые понятия о движении льдов в Центральном Арктическом бассейне, выяснить рельеф морского дна в северной части Карского моря и севернее Земли Франца-Иосифа. Было установлено, что так называемые «Земля Петермана» и «Зем-

ля Оскара», нанесенные на карту Пайером, не существуют. И наоборот, анализ данных дрейфа «Анны» дал возможность установить, что к востоку от линии дрейфа должна находиться какая-то новая земля. Впоследствии в этом районе были открыты остров Визе и большое мелководье с островом Ушакова в центре...

Теперь, четверть века спустя, ветры и льды занесли нас в тот самый район, где разыгралась трагедия «Анны». Правда, мы находились значительно севернее последних известных нам координат экспедиции Брусилова. Но Альбанов утверждает, что в тот момент, когда он покидал судно, шхуну быстро уносило все дальше и дальше на север. Кто знает, быть может, «Седов» дрейфовал в эти дни как раз над тем местом, где покоятся обломки погибшего корабля?

Во всяком случае, мы были обязаны сделать все для того, чтобы предотвратить повторение этих печальных событий. Надо было мобилизовать все силы экипажа на борьбу со стихией. И приказ № 15, подписанный 3 сентября 1939 года, гласил:

«В предупреждение всяких случайностей, могущих угрожать сохранности судна и жизни людей, приказываю:

Старшему помощнику к 1 октября с. г.:

1) подготовить для выгрузки на лед трехмесячный аварийный запас по указанному мною списку;

2) приготовить и держать наготове спасательный бот № 1;

3) приготовить взрывные заряды и ледовый инструмент;

4) проверить состояние индивидуальных аварийных мешков и сложить их в определенном месте;

5) задраить все иллюминаторы и глухари ниже верхней палубы.

Старшему механику к 15 сентября с. г.:

1) приготовить главную машину, котлы, вспомогательные механизмы к зимовке с суточной готовностью;

2) исправить штуртрос;

3) соединить системы: а) парового трубопровода, б) водяного трубопровода;

4) к 1 октября проверить действие всех клинкетных дверей;

5) подготовить к действию все палубные механизмы.

Старшему радисту: подготовить к выносу на лед одну аварийную радиостанцию, а другую держать в готовности на судне...»

Таким образом, наш коллектив готовился к самой серьезной и упорной борьбе со льдами и учитывал вполне реальную возможность вынужденного переселения на дрейфующую льдину.

Как известно, подвижность полярного пака особенно быстро возрастает при приближении к чистой воде. Огромная льдина, на которой жили и работали папанинцы, накануне

встречи с ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман» превратилась в крохотный обломок, — в течение нескольких дней все вокруг дрейфующей станции «Северный полюс» бурлило и перемешивалось, как в кипящем котле. Поэтому главное внимание нашего коллектива было обращено на подготовку к действию машины и всех механизмов корабля. Подняв пар и маневрируя среди размельченных ледяных полей, «Седов» мог более успешно преодолеть стихийные сжатия и самостоятельно выйти на чистую воду.

За лето машинное хозяйство корабля удалось привести в состояние полной боевой готовности. Соединив основные паровые и водяные магистрали, подготовив к действию донки, проверив все детали машины, механики спокойно ждали приказа о поднятии пара. Но для того чтобы обеспечить нормальную работу машины в наиболее острый момент борьбы со льдами, надо было во что бы то ни стало сберечь к этому моменту возможно больше топлива.

У нас оставалось 48 тонн каменного угля. Если бы он расходовался только на отопление корабля камельками, этого количества нам хватило бы более чем на год. Но ненасытные топки паровых котлов при хорошей работе могли поглотить весь наш запас в какие-нибудь двое-трое суток. Следовательно, нам надо было беречь каждый кусок угля, чтобы в решающую минуту пожертвовать всем для успешного выхода на чистую воду.

Поэтому с 10 сентября специальным приказом было воспрещено отопление камельков каменным углем; мы жгли в камельках некоторые деревянные части судна, не имеющие особой ценности. Баню я приказал топить лишь в строго определенные расписанием дни. В камбузе огонь было разрешено поддерживать только до окончания варки ужина, после чего кок был обязан немедленно гасить печь. Для вечернего чая воду кипятили в салоне на камельке.

Вскоре были найдены дополнительные топливные ресурсы. Обнаружилось, что в угольном трюме у стрингеров уголь был снят недостаточно тщательно. В пазах там и сям чернело драгоценное топливо. В конце концов нам удалось наскрести в трюме двухмесячный запас топлива для камельков. Тем самым мы сохранили некоторые деревянные постройки, которые были обречены на сожжение.

Мы знали, что навстречу нам будет выслан мощный ледокол. Но в Арктике надо считаться с любыми неожиданностями. Ледокол мог встретить непреодолимые льды, в то время как «Седов» где-нибудь поблизости уже мог находиться на чистой воде. Надо было планировать подготовку к выходу из льдов с таким расчетом, чтобы наш корабль был в состоянии

хотя бы несколько дней вполне самостоятельно плавать на чистой воде.

Мне хорошо запомнился урок «Малыгина», который после освобождения из льдов в 1938 году сел на камни. Он попал в довольно опасное положение только потому, что в нужный момент не мог откачать поступающую в судно воду: на нем не были заблаговременно проверены и очищены приемные решетки водоотливной системы.

Учитывая этот опыт, я решил заблаговременно, осенью 1939 года, как следует очистить и проверить всю водоотливную систему «Седова».

Сделать это было не так легко: на днище судна лежали сотни бочек со льдом и груды камня. Экспедиция, работавшая на «Седове» в 1937 году, везла этот камень для установки опознавательных береговых знаков. Чтобы добраться до приемных решеток, приходилось переворачивать тонны груза. Все же мы медленно, но верно продвигались вдоль льял. Перекатывая тяжелые бочки со льдом с места на место, перебрасывая груды камня, поднимая пойолы, мы вырубали лед, выгребали мусор, скопившийся в льялах, прочищали и промывали сетки, забитые льдом, грязью, щепками, углем.

Двадцать дней пришлось затратить на эту утомительную черную работу. Зато мы были уверены в том, что нам не придется иметь дело с такими сюрпризами, какие подвели малыгинцев осенью 1938 года.

Зная злой характер Гренландского моря, где сжатия льдов происходят чаще, чем где бы то ни было, мы на совесть готовились к отражению атак дрейфующего льда на корабль. Были выгружены на лед запасы аммонала. Палубная команда проверила и отремонтировала ледовый инвентарь.

Чтобы своевременно обнаруживать наступление ледяных валов, на ботдеке по левому борту установили прожектор. Такой же прожектор стоял на правом крыле мостика. Таким образом, в случае необходимости могла быть освещена почти вся поверхность льда вокруг судна.

Шарыпов изготовил десять факелов с шарнирным устройством. Шесть таких факелов, заряженных смесью нефти, керосина и отработанного машинного масла и накрытых кусками парусины, предохраняющими от сырости, были установлены на палубе — по три с каждого борта. Остальные лежали в запасе. Каждый факел мог гореть без пополнения горючим в течение двух часов.

Аварийные запасы продовольствия и снаряжения были выгружены на лед примерно в том же объеме, что и минувшей осенью. Учитывая опыт богатой подвижками зимы 1938/39 года, мы решили не раскидывать палаток, а лишь покрыть гру-

зы брезентами, чтобы в случае экстренного аврала их было легче перетаскивать с места на место.

Вновь были тщательно проверены и учтены все запасы. Продовольствием мы были обеспечены сравнительно неплохо, хотя весьма остро ощущался недостаток в свежих продуктах.

У нас оставалось свыше тонны сливочного масла, 3 344 банки консервов — мясных, рыбных и овощных, бочка засахаренных лимонов, больше 1 000 банок консервированного молока, сравнительно большое количество муки, риса, галет, чая, папирос.

Несмотря на продолжительное хранение при резких переменах температуры, сгущенное молоко Сухонского завода, консервированная говядина Ростовского завода «Смычка», яичный порошок Воронежского завода имени Красина, свиные консервы Симферопольского завода «Серп и молот», сливочное масло северного треста «Главмолокопрома» и многие другие продукты, фабричной марки которых мы, к сожалению, не знаем, полностью сохранили свою питательность и вкусовые качества.

Совершенно неожиданно при проверке шлюпок Буторин обнаружил драгоценный клад: видимо, еще в дни первой зимовки кто-то сунул под брезент три ящика с консервированным зеленым горошком — 180 банок! Тут же лежали банки с консервированными почками-сотэ. Эти деликатесы пришлись весьма кстати—разнообразие нашего стола увеличилось. Консервированный зеленый горошек до конца дрейфа выдавался без нормы. Как и другие продукты, он сохранился вполне удовлетворительно. Только квашеная капуста плохо выдержала превратности длительного дрейфа, и 27 августа пришлось забраковать две бочки ее, общим весом около 200 килограммов. Забраковал доктор и треску, издававшую не совсем приятный душок. Но наши поморы, заядлые любители «трещочки», были явно недовольны этим решением и довольно долго пользовались втихомолку запретным продуктом, пока разгневанный Соболевский не утопил в проруби остатки злополучной трески...

При планировании расхода всех продовольственных запасов мы могли считаться только с одним примером — с дрейфом «Фрама». «Фрам» находился во льдах почти три года. Правда, мы дрейфовали быстрее, чем он. Но кто мог поручиться, что этой зимой дрейф не замедлится и «Седова» не отнесет в сторону?

И, осторожности ради, мы решили рассчитывать расход запасов, ориентируясь исключительно на сроки «Фрама». После двухлетнего пребывания во льдах растянуть остатки продо-

вольствия еще на год было довольно трудно. Но все же нам удалось выработать такие нормы, которые обеспечивали снабжение экипажа основными видами продовольствия до сентября 1940 года включительно. (До 1 марта мы располагали вполне нормальным пайком, а в дальнейшем из нашего обихода должны были выпасть такие продукты, как сухие овощи, вермишель, макароны и ряд других. Зато сливочного масла, мясных консервов, сгущенного молока, какао, чая, сахара, муки и тому подобных основных продуктов хватило бы с избытком до 1 сентября.)

Особое внимание было обращено на планирование научных работ. Сколько раз мы с сожалением вспоминали при этом о бесценных богатствах, оставшихся на острове Рудольфа! Там были точнейшие термометры, столь необходимые нам для производства гидрологических наблюдений, баллоны с так называемой нормальной водой, без которой мы не могли вести определения солености добытых проб океанской воды, целлулоидные трубки с колпачками для проб донного грунта, шарики для вертушек и многие другие предметы оборудования.

Особенно важно было в этот период поставить возможно более широко гидрологические исследования. Мы могли бы организовать регулярные суточные гидрологические станции, чтобы с исчерпывающей точностью выяснить колебания температур и солености на различных горизонтах. Это помогло бы уточнить решение вопроса о характере сточного течения, прослеженного папанинцами.

Но мы не обладали достаточным количеством надежных термометров. Крупный ущерб нашему и без того весьма бедному гидрологическому хозяйству нанесла случившаяся летом авария: при обрыве троса три батометра с самыми лучшими термометрами ушли на дно. После этого наша кустарная лаборатория (основным оборудованием которой были стеариновая свеча и ведро со снегом), ремонтировавшая старые, вышедшие из строя термометры, заработала с удвоенной силой, и мы несколько пополнили свои запасы, но полностью наверстать утраченное так и не удалось.

Недостаток научного оборудования ощущался и на других участках наших наблюдений. Все же мы старались по мере возможности организовать работу так, чтобы и в третью зимовку дать науке максимум.

* * *

В разгаре приготовлений к этой зимовке мы проникли дальше, чем когда бы то ни было, на север. Находясь в непосредственной близости от полюса, мы сделали целый ряд край-

не ценных наблюдений. И на первое место среди них, бесспорно, следует поставить неожиданное открытие больших океанических глубин, превышающих 5 километров.

Глубоководные измерения, невзирая на четыре обрыва троса, проводили с методической точностью. Надо сказать, что эти измерения стали своеобразным делом чести всего коллектива. На судне не было ни одного человека, который так или иначе не участвовал бы в подготовке и проведении каждого промера. Даже Мегер внес небольшое усовершенствование, которое тут же было принято и осуществлено: пеньковый конец лотлиня обладал излишней пловучестью, и Мегер предложил вплести в него проволочную нить. Польза от этого была двойная: пеньковый конец терял пловучесть и становился прочнее и надежнее. Предложение было принято, и Мегер вдвоем с Гетманом быстро сплели новый комбинированный конец, который прекрасно нам послужил.

Астрономические координаты каждого промера определялись с большой тщательностью. Обычно во время наблюдения Виктор Буйницкий брал одну за другой три линии Сомнера, причем одну из них он брал в тот момент, когда лот касался грунта. Поскольку же нам удалось сконструировать устройство, обеспечивающее точную регистрацию момента касания грунта, результаты наших определений глубины можно считать практически абсолютно точными.

Летом мы измеряли глубину приблизительно раз в декаду, стараясь производить промеры через каждые 20—25 миль пройденного пути.

Уже летние измерения показали, что «Седов» дрейфует над глубинами, значительно превышающими 4 километра, в то время как измеренные «Фрамом» глубины Ледовитого океана не превышают 3 850 метров. Когда мы продвинулись в самые высокие широты, измерения показали еще более интересную картину:

Дата	Широта северная	Долгота восточная	Глубина
28 августа	86°38′,0	50°04′	4 037 метров
31 августа	86°37′,0	45°05′	Выпущено 4 662 метра троса, лот дна не достиг
1 сентября . . .	86°36′,0	44°48′	4 949 метров
10 сентября . . .	86°26′,5	39°25′	Выпущено 5 180 метров троса, лот дна не достиг
11 сентября . . .	86°23′,5	38°35′	4 977 метров

Измерение таких больших глубин было настоящим испытанием для нас, — со своим кустарным снаряжением мы рисковали остаться вовсе без троса, который мог не выдержать натяжения и лопнуть. Приходилось прибегать ко всяческим ухищрениям: на конец линя наращивали тонкую легкую проволочку, которую когда-то готовили для воздушного змея; вместо гирь брали старые колосники весом в 20 килограммов, травили трос очень медленно.

Добытые таким путем сведения дают основание предполагать, что к северу от линии нашего дрейфа находится бассейн с глубинами, значительно превышающими 5 000 метров. Границы этого бассейна, видимо, простираются по ту сторону Северного полюса, к американским берегам. (Сам полюс, как показали измерения станции «Северный полюс», находится вне этого глубоководного бассейна, и глубина океана там меньше 5 километров.) Надо полагать, что глубина в 5 180 метров, измеренная нами, не является самой большой в Северном Ледовитом океане. Как показали наши исследования, ложе его очень неровно. В некоторых случаях уклон дна превышал 6 градусов. Поэтому в неисследованных до сих пор районах Центральной Арктики возможно открытие весьма глубоких океанических впадин...

ТРЕТЬЯ ЗИМА ВО ЛЬДАХ

«Седов» пересек государственную границу СССР и вышел в район арктических владений Норвегии 28 сентября. В этот день мы находились на широте 85°32′,6 и долготе 31°33′. За какой-нибудь месяц мы спустились к юго-западу примерно на 80 миль. Заканчивая приготовления к зимовке, наш коллектив на ходу перестраивал свой режим, приспосабливаясь к обстановке начавшейся полярной ночи.

Медицинское обследование экипажа, произведенное Соболевским, показывало, что длительное пребывание в дрейфе оставило все же некоторый след на физическом состоянии людей. В поданном мне рапорте судовой врач писал:

«1. *Ефремов, Андрей Георгиевич.* Функциональное расстройство сердечной деятельности, неврастения, малокровие, понижение жизненного тонуса, усугубляющееся длительным нахождением в условиях дрейфа. По сравнению с данными медосмотра в декабре 1938 года наблюдается раздражительность, частая смена настроения, учащенное сердцебиение (периодически), быстрая утомляемость. Периодически лечится амбулаторно.

2. *Буйницкий, Виктор Харлампиевич.* Неврастения в средней степени, не резко выраженное малокровие.

3. *Трофимов, Дмитрий Григорьевич.* Хронический суставной ревматизм, периодически обостряющийся объективными данными, неврастения, варикозное расширение вен голеней обеих ног, закупорка сальных желез кожных покровов. По сравнению с прошлым годом некоторое улучшение состояния суставного ревматизма, выраженное в уменьшении опухоли и болей лучезапястного сустава левой руки и правого коленного сустава, увеличении их подвижности после проведенного амбулаторного лечения.

4. *Полянский, Александр Александрович.* Неврастения, функциональное расстройство сердечной деятельности.

5. *Токарев, Сергей Дмитриевич.* Хронический ревматизм без объективных данных. Слабо выраженная неврастения.

6. *Бекасов, Николай Михайлович.* Неврастения, не резко выраженная.

7. *Алферов, Всеволод Степанович.* Функциональное расстройство сердечной деятельности, неврастения, не резко выраженная. Нуждается в протезировании четырех зубов.

8. *Бутурин, Дмитрий Прокофьевич.* Функциональное расстройство сердечной деятельности. Катаральное состояние слизистой оболочки желудка. Неврастения. По сравнению с прошлым годом незначительное улучшение функционального расстройства сердечной деятельности. Нуждается в санации трех зубов.

9. *Гетман, Иван Иванович.* Неврастения, не резко выраженная.

10. *Гаманков, Ефрем Иванович.* Неврастения, функциональное расстройство сердечной деятельности.

11. *Шарыпов, Николай Сергеевич.* Хронический ревматизм без объективных данных... Увеличение фоликулярных миндалин, функциональное расстройство сердечной деятельности.

12. *Мегер, Павел Власович.* Неврастения. Нуждается в санации и протезировании зубов.

13. *Недзвецкий, Иосиф Маркович.* Легкая возбудимость. Неврастения, не резко выраженная. Незначительное функциональное расстройство сердечной деятельности.

Наблюдается повышенная возбудимость и понижение жизненного тонуса всего экипажа, что объясняется длительным пребыванием в условиях дрейфа и двух полярных ночей...»

Этот документ достаточно красноречиво свидетельствовал, что третью зимовку нам будет труднее перенести, чем первые две, хотя общее моральное состояние коллектива находилось попрежнему на высоком уровне.

Надо было внести значительные изменения в распорядок рабочего дня на судне. Особым приказом продолжительность рабочего дня на судовых работах была сокращена до пяти часов. Но одной этой меры было бы недостаточно для того, чтобы встряхнуть, оживить коллектив, заставить его жить какой-то новой жизнью. Ведь сам по себе досуг в условиях полярной зимовки вреден. Следовало заинтересовать людей чем-то новым, дать какое-то занятие, которое увлекло бы и заставило забыть о трудностях третьей ночи.

И это занятие было найдено. Мы открыли курсы механиков третьего разряда и судоводителей малого тоннажа.

За организацию учебы на корабле принимались уже не

раз. Каждую зиму люди усаживались за книги и весьма прилежно изучали самые различные предметы, начиная от арифметики и физики и кончая иностранными языками. Но до сих пор эта учеба носила несколько поверхностный характер: она никого ни к чему не обязывала и ничего никому не обещала. Это была обычная кружковая система самообразования со всеми ее положительными и отрицательными сторонами — занятия посещали кто хотел и когда хотел.

На этот раз мы решили создать на корабле нечто подобное настоящему учебному заведению: со строгим расписанием, строгой дисциплиной, твердым, раз навсегда установленным распорядком. Хотелось поставить дело таким образом, чтобы учеба занимала у людей 75 процентов их свободного времени, не оставляя пустых часов, когда в голову невольно лезут всякие неприятные мысли о разлуке с семьей, о трудностях зимы, о приближении встречи с негостеприимным Гренландским морем.

Заблаговременно, еще в летние месяцы, по нашему запросу Управление учебных заведений Главсевморпути передало на «Седова» программы школ механиков третьего разряда и водителей судов водоизмещением до 200 тонн. Радистам пришлось немало поработать в эти месяцы — программы оказались довольно обширными. Курсы механиков были рассчитаны на 1 210 учебных часов, а курсы судоводителей — на 780 часов.

Когда стало ясно, что третья зимовка неизбежна, я начал вести с нашими командирами разговоры об организации школ.

Вначале широкие масштабы несколько озадачили Андрея Георгиевича, которому я предложил принять руководство учебной частью. Но потом мне удалось убедить его в том, насколько большое значение может сыграть учеба в жизни коллектива, и после некоторых колебаний он согласился взяться за дело.

Постепенно удалось полностью укомплектовать штат преподавателей: Буйницкий взялся читать лекции по геометрии и русскому языку и вести курс проекционного черчения, Трофимов — паровые котлы и паровые машины, Токарев — двигатели внутреннего сгорания, Соболевский — курс химии, Андрей Георгиевич — устройство и теорию корабля, алгебру и физику, а я — преподавание навигации, лоции, морской практики и политэкономии. Уже один перечень предметов показывает, с каким размахом ставилась на этот раз учеба на корабле.

Когда подготовка к организации курсов была завершена, мы подробно поговорили о проекте организации курсов и усло-

вились организовать их всерьез, по-деловому. Тот, кто хочет по окончании дрейфа получить диплом механика или судоводителя, должен будет в эту зиму как следует поработать над собой. Заниматься будем по четыре, по шесть часов в день, не считая времени на приготовление уроков. У кого хватит сил довести дело до конца, тот пускай записывается в школу, а кто на свои силы не надеется, тот может считать себя свободным..

Со всех сторон посыпались вопросы: как будет организована учеба, где придется сдавать экзамен на получение дипломов, какие права дадут эти дипломы. Чувствовалось, что эта идея заинтересовала. Все поняли, что на сей раз речь идет не о простом кружке, а о настоящей школе. И каждому захотелось принять участие в учебе, чтобы время зимовки не пропало даром. Было довольно заманчиво — здесь, в условиях дрейфа, догнать своих товарищей, которые учатся на материке.

Утром 30 сентября в кают-компании был вывешен приказ о начале учебного года и тщательно составленное, даже перепечатанное Андреем Георгиевичем на машинке расписание уроков. Люди то и дело подходили к доске, перечитывали расписание, словно не веря своим собственным глазам.

Действительно, такой документ, как расписание уроков, выглядел не совсем привычно на дрейфующем корабле. Но вскоре, когда в кают-компанию внесли классную доску, кусок мела, тряпку и когда в строго определенные часы сюда начали являться преподаватели с классными журналами, все сомнения были окончательно рассеяны,—учебный год начинался точно так же, как в любом училище, без всяких скидок и послаблений. Преподаватели аккуратно отмечали в классном журнале пройденный курс, старосты групп вели учет посещаемости, проводилась строгая проверка знаний.

Небезынтересно привести расписание школьных занятий.

РАСПИСАНИЕ

ЗАНЯТИЙ ГРУППЫ МЕХАНИКОВ ТРЕТЬЕГО РАЗРЯДА л/п «СЕДОВ»

Часы	Первый день	Второй день	Третий день	Четвертый день	Пятый день
1	Паровые котлы— Трофимов	Политэкономия— Бадигин	Геометрия— Буйницкий	Паровые машины— Трофимов	Двигатели внутреннего сгорания— Токарев
2	То же	То же	То же	То же	То же

Часы	Первый день	Второй день	Третий день	Четвертый день	Пятый день
3	Русский язык—Буйницкий	Физика—Ефремов	Химия—Соболевский	Устройство и теория корабля—Ефремов	Алгебра—Ефремов
4	То же	То же	То же	То же	То же
5	Физика—Ефремов	Паровые машины—Трофимов	Паровые котлы—Трофимов	Геометрия—Буйницкий	Политэкономия—Бадигин
6	То же	То же	То же	То же	То же

РАСПИСАНИЕ

ЗАНЯТИЙ ГРУППЫ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

Дни / Уроки	Первый	Второй	Третий	Четвертый	Пятый
1	Навигация—Бадигин	Политэкономия—Бадигин	Геометрия—Буйницкий	Лоция—Бадигин	Морская практика—Бадигин
2	То же	То же	То же	То же	То же
3	Русский язык—Буйницкий	Физика—Ефремов	Навигация—Бадигин	Устройство и теория корабля—Ефремов	Алгебра—Ефремов
4	То же	То же	То же	То же	То же
5	Физика—Ефремов	Метеорология и океанография—Ефремов	Морская практика—Бадигин	Геометрия—Буйницкий	Политэкономия—Бадигин
6	То же	То же	То же	То же	То же

В шестой день шестидневки с 20 час. 00 мин. до 21 часа 30 мин. совместные занятия механиков и судоводителей по судовым механизмам — преподаватель Токарев.

Как и следовало ожидать, учеба увлекла людей настолько, что, невзирая на сильную усталость, все занимались весьма прилежно. Расписание соблюдалось строго и неукоснительно, хотя преподавателям часто бывало трудно его выполнять: ведь мы работали в особых условиях дрейфа, когда так часто возникают самые непредвиденные и самые срочные дела. Кро-

ме того, мы не имели никакого права ослаблять научные наблюдения; наоборот, программа их все время расширялась. Но, к чести наших командиров, я должен здесь отметить, что они не жаловались на перегрузку и умело сочетали порученные им научные наблюдения с преподавательской деятельностью.

Занятия в школах начинались сразу после обеда:

Уроки	Время (от — до)
1-й	14 ч. 30 м. — 15 ч. 15 м.
2-й	15 „ 15 „ — 16 „ 00 „
3-й	16 „ 15 „ — 17 „ 00 „
4-й	17 „ 00 „ — 17 „ 45 „
5-й	20 „ 00 „ — 20 „ 45 „
6-й	20 „ 45 „ — 21 „ 30 „

Наши донесения о работе школ механиков и судоводителей вызвали живейший интерес в Москве, и через месяц после начала занятий мы получили телеграмму Центрального управления морскими портами с разрешением образовать квалификационную комиссию во время выпускных экзаменов на звание судоводителей 200-тонников и механиков третьего разряда.

После окончания испытаний эта комиссия должна была составить протокол, который послужил бы основанием для выдачи в ближайшем порту дипломов выдержавшим экзамен. Главсевморпуть утвердил сразу же и состав комиссии: председатель — Бадигин, члены — Трофимов, Ефремов и Токарев.

Когда я сообщил своим слушателям, что они смогут тут же, на корабле, сдать экзамен на право получения диплома, все единодушно решили работать над собой еще больше, чтобы успеть до конца дрейфа пройти всю программу. И только ускорение темпов дрейфа, который закончился раньше, чем мы предполагали, сорвало наш учебный план.

Теперь, когда пишутся эти строки, большинство моих товарищей продолжает учебу в более спокойной обстановке; с осени 1940 года они пошли учиться в различные институты. Думаю, что они, так же как и я, не раз будут с признательностью вспоминать часы учебы в нашей тесной кают-компании у железного камелька при свете «фруктовых» ламп. Именно тогда у наших моряков с особой силой проснулась жажда знаний, которая привела их впоследствии в стены вузов.

Но эта учеба сыграла и еще одну, далеко не маловажную

роль: как я и предполагал, она отвлекла людей от мыслей о трудностях третьей зимовки, еще теснее сблизила их, заставила работать еще энергичнее и дружнее.

* * *

Арктическая ночь, как всегда, надвигалась очень быстро. Уже 1 октября на небе ясно были видны звезды второй и третьей величины, и в 20 часов заметно темнело. Семь дней спустя мы простились с солнцем — только высокий светлый столб поднялся над горизонтом в том месте, откуда раньше всходило дневное светило. Затем исчезло и это напоминание о далеком солнце, а 16 октября ударил тридцатиградусный мороз, затрещали деревянные части судна, началась пурга, и мы почувствовали себя в привычной обстановке полярной зимы.

Снова заиграли над кораблем призрачные сполохи полярного сияния, снова растворились во мраке окружающие «Седова» льды, и наш мирок сузился до предела: теперь уже не находилось охотников до прогулок по льду, и даже самые упорные спортсмены расстались с лыжами.

Приближение к Гренландии, стране вечного льда и безмолвия, давало себя чувствовать. Морозы, начавшиеся с первых же дней зимы, были на редкость упорными. Хотя мы на этот раз находились южнее, чем в начале прошлой зимы, температура в среднем держалась на более низком уровне:

Месяц	1938 год	1939 год
Сентябрь	—4,1	—8,8
Октябрь	—12,8	—17,4

В сентябре—октябре 1938 года снег на льду почти отсутствовал. Теперь же метели намели довольно солидные сугробы, достигшие большой плотности, — некоторые из них свободно выдерживали тяжесть человека.

Устойчивые северные ветры все быстрее и быстрее гнали нас на юг. Уже 16 октября мы навсегда простились с 85-й параллелью и достигли широты 84°42′,3 и долготы 28°08′.

Невзирая на быстрый дрейф, льды пока что вели себя вполне прилично. Не в пример прошлому году [1], мы совершенно не наблюдали подвижек. До тех пор, пока льды не пригнали нас к побережью негостеприимной Гренландии, где обычно

[1] Напомню, что в сентябре, октябре и ноябре 1938 года мы насчитали 51 сжатие, причем некоторые из них были настолько серьезны, что угрожали судну гибелью.

образуются заторы, мы могли чувствовать себя более или менее спокойно, — мощный ледяной поток, с которым двигался «Седов», не встречая сопротивления, плавно стекал в Атлантический океан. В случае же небольших задержек, вызванных внезапной переменой ветров, всю тяжесть удара принимал на себя молодой лед в гигантском разводье, которое все еще держалось на юго-юго-западе от нас.

Это разводье, обнаруженное нами ранней весной, проделало вместе с «Седовым» более чем тысячекилометровый путь, играя роль естественного буфера, предохранявшего нас от сжатий. То расходясь до мили в ширину, то закрываясь вовсе, это разводье как бы регулировало ледовую обстановку, и, быть может, именно ему мы обязаны восьмимесячным отдыхом после утомительных ледовых авралов зимы 1938/39 года.

Наши наблюдения над льдом пока что не обнаруживали дальнейшего увеличения его толщины. Невзирая на сильные морозы, намерзание еще не началось: ему, как обычно, предшествовал длительный и довольно сложный процесс промерзания ледяного покрова, внутри которого с лета остаются миллиарды ячеек, заполненных водой. К концу октября лед сохранял толщину в 223 сантиметра, зарегистрированную нами еще в период прекращения таяния. На глубину до 70 сантиметров шел прочный, если так можно выразиться «зимний», лед, а дальше бур уходил в рыхлую и сырую массу.

Даже в том случае, если бы тридцатиградусные морозы держались непрерывно, намерзание могло начаться не раньше первых чисел января 1940 года. Ведь в минувшем году, когда толщина льда составляла около 130 сантиметров, этот процесс начался лишь в конце ноября. Поскольку же нас очень быстро уносило на юг, можно было уже с полной уверенностью сказать, что мощность льдов, окружающих «Седова», так и не достигнет размеров, наблюдавшихся Нансеном во время дрейфа на «Фраме».

В сентябре «Седов» спустился на юго-юго-запад генеральным курсом 217° на 97 миль, продрейфовав в общей сложности 137 миль. В октябре он, двигаясь зигзагами, оставил за кормой 140 миль и переместился еще на 74 мили к юго-западу курсом 238°. Такой быстрый дрейф заставлял нас учащать свои научные наблюдения, уплотняя короткий рабочий день до предела. Данные наблюдений представляли выдающийся интерес. Измерения глубин показали, что характер океанского ложа резко изменился. Наш лот нащупывал почти ровное дно, покрытое мягким серым илом.

Еще интереснее были данные гидрологических наблюдений.

Мы начали глубоководные гидрологические наблюдения

Дата	Широта	Долгота	Глубина (в метрах)	Образец грунта
12 октября . . .	84°57′,5	28°54′	4 126	Груз глубоко ушел в мягкий грунт и оторвался от него с трудом. Мягкий серый ил без крупинок
14 октября . . .	84°46′,8	28°54′	4 135	Мягкий серый ил без крупинок
23 октября . . .	84°44′,2	23°43′	4 145	На гире удержалось большое количество грунта. Серый ил, более жидкий, чем прежде, без крупинок
30 октября . . .	84°35′,6	20°26′	4 149	Гиря глубоко ушла в грунт

год назад — 16 октября 1938 года — на 84°00′,0 северной широты и 133°22′ восточной долготы. 22 октября 1939 года мы оказались на 84°45′,0 северной широты и 24°27′ восточной долготы. Здесь мы сделали нашу 35-ю гидрологическую станцию. Таким образом, нам удалось произвести глубоководный гидрологический разрез в океане к северу от 84-й параллели по линии, протянувшейся на 109 градусов по долготе.

Везде на протяжении этого разреза верхние 75 метров оказались совершенно однородными: их температура — около минус 1,7 градуса. Вполне понятны происхождение и однородность этого приповерхностного слоя. Ежегодно могучие сибирские реки выносят в Ледовитый океан около 5 000 кубических километров пресных вод, разливающихся по поверхности океана. Ветры и течения перемешивают эти воды с более глубокими и более солеными. В дальнейшем начинается переработка этих вод холодом: сначала температура их понижается до температуры замерзания, после этого начинается льдообразование. Морской лед обладает удивительными свойствами. Соленость этого льда в начальный момент приблизительно в четыре раза меньше солености морской воды, из которой он образовался. С течением времени лед опресняется еще более. Рассол морской воды, заключенный в ячейках между кристаллами льда, вследствие своей относительной тяжести постепенно стекает вниз, и верхние части торосов и ропаков очень быстро становятся совершенно пресными.

Таким образом, благодаря охлаждению и осолонению поверхностный слой морской воды становится более плотным,

чем нижние. Тогда начинается плотностное перемешивание; оно продолжается все время, пока образуются льды, то-есть всю зиму, и приостанавливается только летом.

Особенно глубоко это перемешивание, или, как говорят гидрологи, вертикальная зимняя циркуляция, в Северном Ледовитом океане распространиться не может. Как показали наблюдения «Фрама», станции «Северный полюс» и наши, везде на глубинах под слоем вертикальной зимней циркуляции расположен слой более теплых, но более соленых атлантических вод, вливающихся в Арктический бассейн через широкий пролив между Гренландией и Шпицбергеном. Температура этих вод в Арктическом бассейне не так уж высока, но, во всяком случае, положительная. На всем пути нашего дрейфа приблизительно на глубинах от 150 до 750 метров мы находили воды с температурой выше 0 градусов.

Как только мы спускались к югу, высота этого теплого слоя увеличивалась и температура его повышалась. Последнее вполне понятно. Всякое движение на земле подвержено влиянию отклоняющей силы вращения земного шара, так называемой силы Кориолиса. Эта сила отклоняет артиллерийские снаряды, самолеты, железнодорожные поезда, реки, ветры в северном полушарии вправо, а в южном полушарии влево от начального направления их движения. Подчиняясь силе вращения Земли, теплые атлантические воды, входящие в Арктический бассейн глубинным течением, прижимаются к материковому склону и направляются в желоба таких морей-заливов, как Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское. Другими словами, струя теплых атлантических вод, отличающаяся наиболее высокими температурами, проходит очень близко от северных побережий Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа и Северной Земли.

На глубинах больше 750 метров мы, так же как «Фрам» и станция «Северный полюс», наблюдали постепенно понижающиеся температуры, а ниже 2 000 метров полное их однообразие: здесь температура воды колебалась около минус 0,8 градуса. На глубине 3 917 метров в расстоянии 75 метров от дна (85°45′,6 северной широты и 66°41′ восточной долготы) температура воды также оказалась около минус 0,8 градуса. Почти два километра воды совершенно одинаковой солености и температуры!

* * *

Любители сравнений частенько именуют Гольфстрим печью, отопляющей Арктику. Надо сказать, что мы воспользовались благодатным течением как печью не в переносном, а в самом прямом, весьма прозаическом смысле: заставили Гольфстрим

отогревать... замерзшие брезентовые шланги. И надо сказать, что эта печь поработала превосходно.

Как я уже говорил, сильные морозы наступили внезапно, раньше, чем мы ожидали. Поэтому команда не успела убрать с палубы развешанные для просушки на веревках брезентовые шланги, с помощью которых мы пополняли запасы пресной воды из снежниц.

Мокрый брезент превратился в подобие камня. Покрытые льдом длинные и громоздкие шланги мы не могли ни свернуть, ни внести во внутренние помещения корабля, где их можно было бы высушить. На оттепель в Арктике зимою рассчитывать трудно. Поэтому шлангам было суждено до весны пролежать под открытым небом, — не рубить же их топором на куски!

Но шланги могли срочно понадобиться для откачки воды в случае аварии. Да и вообще было как-то неловко бросать их на всю зиму на палубе. И вот, когда данные гидрологических станций показали, что температура воды на глубинах от 200 до 750 метров положительная, было решено воспользоваться даровым теплом: на этой глубине шланги должны были оттаять. Тогда нам удалось бы их свернуть, внести во внутренние помещения корабля и там просушить.

Проверив еще раз свои расчеты, я объявил за завтраком:

— Сегодня начнем оттаивать шланги.

— Как это, Константин Сергеевич? — удивленно спросил боцман.

— Очень просто: под водой. Привяжем их к тросу, опустим на глубину, они и оттают там...

Лица моих товарищей расплылись в улыбки. Но когда было отдано приказание готовить майну и вязать шланги к тросу, веселое оживление сменилось некоторой тревогой: приказ показался людям весьма странным.

Хотя наши моряки, активно помогавшие Андрею Георгиевичу проводить гидрологические наблюдения, хорошо знали, что на глубине 100—200 метров находится относительно теплая вода, но никому и в голову не приходило использовать эту воду, так сказать, для технических целей.

Но приказ есть приказ, и Буторин вдвоем с Гетманом принялись его выполнять. На всякий случай все же бережливый боцман решил держать шланги поближе, метров за сорок от поверхности льда, — все-таки это не так глубоко.

После того как шланги около суток полоскались в воде, я сказал, чтобы их вынули, в полной уверенности, что они уже оттаяли. Боцман с готовностью принялся выполнять долгожданное распоряжение, и... вечером, зайдя в кубрик, я заметил какое-то странное оживление. Хотя люди старались

сохранить самое безразличное выражение лиц, чувствовалось, что что-то неладно. Наконец Мегер произнес с деланно скучающим видом:

— А шланги-то, Константин Сергеевич... Шланги-то еще хуже стали! Топором не разрубишь!..

Я в упор спросил боцмана:

— На сколько опускали?

Буторин немного замялся:

— Да куда глубже, — метров сорок будет. Все морское царство, небось, распугали...

— Ну, тогда понятно. Надо спустить на сто восемьдесят метров!

Лицо боцмана вытянулось. За все время своей службы он не слыхал, чтобы спускали вещи морского обихода в море, да еще на такую огромную глубину.

Двое суток волочились за судном в 200 метрах под водой привязанные к проволочному тросу шланги. Как и следовало ожидать, они постепенно размякли в относительно теплых атлантических водах, и пресный лед растворился в соленой влаге. Оттаявшие шланги без всякого труда свернули в бухты, перенесли в жилые помещения и там просушили.

Так слушатели наших школ получили сверхпрограммный урок океанографии.

* * *

Приближалась вторая годовщина нашего дрейфа. Эта дата была особенно памятна нам еще и потому, что в минувшем году она была ознаменована получением телеграммы от товарища Сталина и товарища Молотова. Эта телеграмма, заботливо переписанная от руки и вставленная в рамку, висела на самом видном месте в кают-компании. Она как бы символизировала собою самую тесную и непосредственную связь нашего маленького коллектива с родиной, сталинскую заботу партии и правительства об экипаже «Седова».

Подготовка к празднику началась заранее. Урывая каждую свободную минуту, я, Андрей Георгиевич и Виктор Харлампиевич щелкали на счетах, производили различные вычисления карандашом, чертили схемы, составляли таблицы, — хотелось подвести хотя бы некоторые, пусть далеко не точные, итоги двухлетней работы.

Путь, пройденный за эти два года кораблем, лежал на карте неровной петлистой кривой, загибающейся сначала на восток — до 153°26′ восточной долготы, потом на север — за 86-ю параллель и, наконец, на юго-запад — почти до 23-го меридиана. Когда мы выпрямили эту кривую и подсчитали ее длину, оказалось, что корабль прошел со льдами 2 750 миль —

более одной трети окружности земного шара по долготе и вдвое больше, чем потребовалось бы для нормального плавания (если бы оно было возможно) от Ново-Сибирских островов через Арктический бассейн до меридиана Шпицбергена.

На этом пути за два года было произведено 400 астрономических определений, 60 магнитных наблюдений, 10 суточных наблюдений над вариациями магнитного склонения, 47 гравитационных наблюдений, 35 глубоководных гидрологических станций, 26 измерений глубины океана, 5 016 метеонаблюдений. Такие цифры было не стыдно опубликовать!

И мы на несколько дней превратились в литераторов, — как и раньше, десятки газет просили прислать корреспонденции.

Выкроить время для статей было крайне трудно: писать приходилось урывками, в промежутках между вахтами, научными наблюдениями и чтением лекций в школах. Поэтому я решил ограничиться посылкой одной большой статьи в «Правду», над которой работал семь дней. Остальные члены экипажа писали корреспонденции для других газет, — начиная от «Известий» и кончая крохотной газеткой ленинградских пионеров «Ленинские искры», аккуратным «деткором» которой был Андрей Георгиевич.

Статья для «Правды» в последний раз переписана от руки и сдана радистам. Но не долее как через полчаса ко мне явился улыбающийся Александр Александрович Полянский сразу с тремя радиограммами. Одна из них звучала, как приказ:

«Срочно высылайте статью «Два года дрейфа» в газету «Московский большевик». *Папанин*».

Вторая была написана более пространно:

«Седов» приписан к Мурманскому порту. Выбирать в местные Советы вы будете вместе с мурманцами. Просим рассказать избирателям об итогах двухлетней работы через свою областную газету «Полярный большевик». *Обком ВКП(б)*».

Третья телеграмма была из ТАСС, — тоже нужна статья...

Ни на одну из этих радиограмм нельзя было ответить отказом. Между тем в моем распоряжении оставались всего сутки. Как же поступить? Пришлось объявить небольшой «литературный аврал»: я призвал на помощь Андрея Георгиевича и Виктора Харламиевича, и мы втроем в поте лица в течение одной ночи составили три статьи.

С утра 23 октября в честь второй годовщины дрейфа было произведено очередное измерение глубины, взята проба грун-

та со дна океана, взята гидрологическая станция № 36 и гравитационный пункт № 47. Потом все разошлись по каютам — привести себя в порядок к предпраздничному вечеру.

Только радисты в эти часы работали с удвоенной нагрузкой: с утра на «Седова» сыпался дождь приветственных радиограмм. Вначале я оглашал их за завтраком, обедом и ужином, но потом пришлось попросту складывать приветствия стопой: прочесть их все вслух не было никакой возможности.

Приветственные телеграммы приходили из самых различных, порою совершенно неожиданных адресов. Нас поздравляли коллективы зимовщиков, наши родные и знакомые, комсомольцы Московского института иностранных языков и работники стенгазет автозавода имени Сталина, горняки Шпицбергена и работники Слуцкой магнитной обсерватории, коллектив чукотского авиаотряда и даже Центральное управление всероссийского общества глухонемых.

Наконец в 18 часов мы собрались на общее собрание. После моего доклада о пройденном нами за эти годы пути выступили с небольшими речами Трофимов и Буйницкий. Собрание продолжалось около двух часов. Затем мы уселись за празднично убранный стол.

* * *

24 октября был выходной день. С утра все отдыхали. На корабле царила необычная тишина. Бодрствовали только я и Бекасов: я с двух часов ночи нес вахту, заменив Андрея Георгиевича, который сильно устал накануне, а Бекасов дежурил в радиорубке.

Было темно. Густая мгла застилала звезды, и реденький, скупой снежок медленно-медленно оседал на корабль, покрывая снасти и надстройки. В 7 часов утра я, как обычно, подошел к метеобудке, записал показания приборов и спустился в кают-компанию, где стоял анероид, чтобы закончить составление сводки о погоде и передать ее радисту.

Привычная работа подвигалась быстро, не требуя особого напряжения. После бессонной ночи немного клонило ко сну. Над кораблем колыхались праздничные флаги, и на палубе царила непривычная тишина. Складывалось какое-то особое, немного меланхолическое настроение. Вот и еще год прошел, начался третий; скоро ли наступит время, когда мы заживем иначе?..

И вдруг послышались торопливые шаги. Я отложил карандаш и прислушался. Мы хорошо изучили голоса, жесты, походку друг друга, — можно было безошибочно угадать, что идет Бекасов, принявший по радио какую-то очень важную и притом радостную весть.

Так и есть! Бекасов вбежал в кают-компанию с листком бумаги в протянутой руке и громко сказал:

— Приветствие от товарищей Сталина и Молотова! Только что... Через станцию мыс Желания...

Я вскочил из-за стола, забыв о метеосводке. От товарищей Сталина и Молотова! Вторая телеграмма! Мы знали, что Москва внимательно следит за нами. Знали, как наше правительство и Центральный Комитет партии заботятся о каждом человеке, выполняющем любое, пусть даже самое скромное, поручение. Когда мы получили год назад приветствие товарищей Сталина и Молотова, оно было воспринято всеми нами, как высшее выражение всенародного доверия и заботы об экипаже «Седова». О большем мы не смели и мечтать.

И вот... Прошел год, и мы снова получаем телеграмму от товарищей Сталина и Молотова.

Вверху телеграфного бланка было написано:

«Из Москвы. 240—52—24—00.20. Вручить немедленно...»

Глаза невольно задержались на служебных пометках: телеграмма передана на телеграф в первом часу ночи! Поздней ночью, среди неотложных государственных дел руководители партии и правительства нашли время, чтобы еще раз ободрить и поддержать наш коллектив...

Я читал дальше:

«Ледокол «Седов».

Капитану Бадигину,
Помполиту Трофимову.

Во вторую годовщину дрейфа шлем всему экипажу «Седова» большевистский привет. Желаем вам здоровья, победоносного преодоления всех невзгод, возвращения на родину закаленными борьбой с трудностями Арктики.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК СССР

И. Сталин. В. Молотов».

Несколько раз перечитал эти теплые, проникнутые отеческой заботой строки. Бекасов, топчась на месте, тоже несколько раз заглядывал в записанную им самим радиограмму, словно не веря, что именно ему выпала честь принять столь важный документ. Улыбаясь, он повторял:

— Пишу, а карандаш дрожит. Пишу и опасаюсь, как бы какую букву не спутать. Минут пять принимал...

Наконец мы немного успокоились. Я наскоро дописал метеосводку, отдал ее Бекасову и отправился будить Трофимова.

— Дмитрий Григорьевич! Нам телеграмма... От Сталина и Молотова...

Трофимов вскочил с постели:

— Где? Где?..

— Вот. Прочтите. Нет, лучше я вам прочту...

Разбудили всех, и снова, как год назад, началось всеобщее ликование.

Я, Трофимов, Буйницкий и Ефремов уселись писать проект ответа на приветственную телеграмму. Писали на этот раз долго, стараясь отобрать самые лучшие, самые горячие слова. Но все написанное казалось бледнее того, что было в сердце. Наконец, отложив в сторону несколько вариантов, мы приняли следующий текст:

«Москва, Кремль — товарищам Сталину и Молотову.

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович,

нет слов выразить благодарность великой Коммунистической партии, Советскому правительству за внимание, повседневную отеческую заботу, оказываемую нам, нашим семьям на протяжении всего дрейфа.

Твердо заверяем Вас, что приложим все силы и с большевистской настойчивостью советских людей закончим наш дрейф по-сталински безупречно. Дружная сплоченная работа экипажа, горячее желание оправдать доверие любимой Родины и Ваше имя, товарищ Сталин, делают нас непобедимыми».

Мы собрали в кают-компании митинг, еще раз огласили приветствие товарищей Сталина и Молотова и прочли ответ, который был единодушно принят.

Еще гремели аплодисменты в честь товарищей Сталина и Молотова, в честь партии и правительства, а мы с Бекасовым уже вбежали в радиорубку, и через минуту зажужжал передатчик. Бекасов заработал ключом, передавая на материк слово за словом.

Над льдами стоял густой туман. Было сыро и холодно. Но мы не замечали всех этих неудобств. На корабле царило радостное, приподнятое настроение.

Радисты попрежнему работали с полной нагрузкой: поток приветствий с Большой земли усилился. Нас приветствовали МК и МГК ВКП(б), ЦК комсомола, редакции газет, рабочие коллективы предприятий, моряки арктического флота. Запомнилась лаконичная телеграмма капитана ледокола «И. Сталин» Белоусова:

«До скорой встречи!»

День прошел быстро и как-то незаметно. А вечером нас ждала новая большая радость: Главсевморпуть в четвертый раз организовал специальную радиопередачу для экипажа «Седова».

Снова в Москву пригласили наших родных, снова в их распоряжение предоставили на весь вечер самый мощный радиопередатчик в СССР, чтобы они могли рассказать нам о своем житье-бытье.

Мы знали о предстоящем разговоре с близкими из телеграмм, присланных Политуправлением. Как всегда, ждали его с большим волнением. Но никто из нас не мог даже предполагать, что в этот день, кроме наших родных и кроме работников Главсевморпути, перед микрофоном выступит любимый всесоюзный староста, председатель Президиума Верховного Совета СССР Михаил Иванович Калинин.

И когда диктор сказал, что с нами будет говорить по радиотелефону М. И. Калинин, нам в первое мгновение показалось, что мы ослышались. Но потом до нас донесся знакомый задушевный голос Михаила Ивановича, мы услышали проникновенные слова, по которым всегда сразу узнаешь калининские выступления, и поняли, что никакой ошибки нет. Мы были бесконечно тронуты...

Телеграмма товарищей Сталина и Молотова, сотни приветствий с Большой земли, разговор с родными по радио и, наконец, эта речь!..

Невольно вспоминались истории полярных экспедиций прошлого. Смели ли мечтать наши предшественники о таком внимании со стороны руководителей государств? Сколько колкостей пришлось выслушать Нансену по поводу того, что он явился на прием к французскому президенту в пиджаке, а не во фрачной паре?

Правда, Нансен сумел достойно ответить чиновникам президента:

— Какая же у вас, господа, республика, если вы требуете от посетителя облачаться во фрак? Если ваш президент не примет меня, потрудитесь передать ему карточку, — мне некогда переодеваться...

Но этот достойный ответ дорого обошелся Нансену. Его травила вся европейская пресса, и даже один из самых распространенных в России журналов «Природа и люди», незадолго перед этим поместивший несколько благосклонных отзывов об экспедиции «Фрама», гневно воскликнул:

«Интересно было бы спросить господина Нансена, посмел ли бы он в таком же костюме явиться ко двору какого-нибудь государя? Его не допустили бы и на порог дворца!»

Дико и странно читать сейчас нам это. Не богатство, не знатность и не наряд, а мужество, воля и преданность родине — вот за что ценят человека в СССР. Мы прекрасно знали это. Но с особой силой и наглядностью ощутили мы значимость этого закона именно теперь, когда председатель Президиума

Верховного Совета СССР, не дожидаясь, пока мы вернемся на Большую землю с отчетом о своей работе, сам отправился на радиостанцию, чтобы поговорить с нами...

М. И. Калинин отечески ободрил нас, напомнил о том, как внимательно следит за дрейфом «Седова» весь мир, посоветовал нам еще крепче взять себя в руки, чтобы победно закончить рейс сквозь льды. Слышимость была прекрасная, мы улавливали все интонации М. И. Калинина. И когда он закончил свое выступление, раздались аплодисменты, — каждый из нас от всей души благодарил главу советского государства за огромную, неизъяснимую радость, которую он доставил нам своей речью.

Затем к микрофону подошли наши жены, матери, братья, сестры, дети.

Как и на прошлых радиопереклички, мы жадно ловили каждое слово наших близких, — чего не расслышит один, то потом подскажет другой. Воспоминания об этих разговорах обычно подолгу жили в кубрике и в кают-компании, — люди перебирали все детали выступлений родных, толковали их по-всякому, вспоминали, кто из близких сильно волновался, кто выступал более бойко.

На этот раз больше других переживал, слушая выступления родных, Александр Александрович Полянский: его дочурка Зоя неожиданно расплакалась на весь мир. Мы слышали, как диктор вполголоса уговаривал ее и советовал спросить у папы про медвежат. Но Зоя не слушала его и плакала навзрыд. Ее выступление отложили. Только под конец передачи Зоя успокоилась и рассказала Александру Александровичу все домашние новости.

До поздней ночи слушали мы радиопередачу, посвященную двухлетней годовщине нашего дрейфа. По установившейся традиции, она закончилась большим праздничным концертом, организованным по заявкам седовцев. И только под утро мы разошлись по своим каютам, взволнованные, веселые, бодрые...

* * *

Все быстрее и неудержимее дрейфовал наш корабль на юго-запад. Плотно вмерзнув в мощный торосистый лед, едва заметно накренившись на правый борт, он плавно спускался к северо-восточной оконечности Гренландии, не встречая пока что никакого сопротивления.

Как и год назад, над нами часто проносились мощные циклоны, сопровождавшиеся быстрым падением барометра и крепкими переменными ветрами. По нескольку дней свирепствовала пурга, наметавшая вокруг судна гигантские сугробы.

Иногда за сутки ветер обходил чуть ли не весь горизонт. И все-таки мы не обнаруживали никаких признаков подвижки льда.

Поэтому жизнь на корабле шла попрежнему ровно и размеренно, в точном соответствии с расписаниями научных наблюдений, судовых работ и учебных занятий. И только крупные революционные праздники да важные известия, приходившие с Большой земли, вносили изменения в этот привычный распорядок нашей жизни.

1 ноября, например, нам пришлось отменить вечерние занятия, так как Полянскому удалось нащупать в эфире трансляцию заседания V сессии Верховного Совета СССР, на котором решался вопрос о включении Западной Украины и Западной Белоруссии в состав УССР и БССР. С огромным вниманием слушали мы взволнованные, идущие от самого сердца речи представителей освобожденных народов.

Шесть дней спустя мы отмечали двадцать вторую годовщину Октябрьской революции. В третий раз приходилось праздновать Октябрь под ночным небом, усеянным звездами и подернутым бликами полярного сияния. Термометр показывал минус 31 градус. Как всегда, мы расцветили свой корабль флагами, зажгли факелы и вышли на лед под знаменами. Как всегда, провели праздничный митинг и потом слушали по радио передачу с Красной площади.

Но было в этом празднике нечто такое, что отличало его от предыдущих: хотя мы избегали называть сроки выхода корабля из дрейфа, каждый из нас чувствовал, что мы в последний раз празднуем годовщину Октябрьской революции в полярных льдах и что следующую годовщину нам, по всей вероятности, доведется встретить уже в кругу родных и близких нам людей.

Мы находились на широте 84°22′,0 и долготе 15°55′. В среднем теперь «Седов» ежедневно продвигался более чем на 3 мили к юго-западу. Я засел за карту, вооружившись циркулем и линейкой, произвел вычисления и сам несколько изумился полученным результатам: даже если бы корабль в дальнейшем двигался к югу лишь со скоростью 3 миль в сутки, мы должны были бы выйти на чистую воду менее чем через два месяца.

Я попытался найти ошибку в своих расчетах, но ошибки не было. Вот почему за праздничным ужином я провозгласил не совсем обычный тост:

— За встречу с мощным ледоколом к Новому году! За то, чтобы Новый год мы встретили в кругу советских моряков!..

Легкий гул прокатился по кают-компании. Мои товарищи несколько недоверчиво встретили оптимистический тост. Один

из участников экспедиции провозгласил новую здравицу, казавшуюся более реальной:

— За выход из льдов в марте тысяча девятьсот сорокового года!

Не сразу удавалось свыкнуться с мыслью, что конец нашего долгого и утомительного пути уже близок...

* * *

...На Большой земле развертывалась подготовка к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Отзвуки этой большой политической кампании доходили и до нас. На «Седове», приписанном к Мурманскому избирательному округу, была утверждена участковая избирательная комиссия в составе председателя Трофимова и членов — Буторина и Бекасова.

Нам предстояло в третий раз голосовать за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных: выборы в Верховный Совет СССР мы проводили в море Лаптевых, выборы в Верховный Совет РСФСР прошли за 82-й параллелью, и, наконец, выборы в местные Советы депутатов трудящихся должны были состояться, судя по всем расчетам, где-то в Гренландском море.

По этому поводу было много разговоров: успеем ли мы проголосовать в дрейфующих льдах, или же нас к тому времени вынесет на чистую воду?

Никто из нас не думал, что на этот раз наше участие в выборах не ограничится голосованием. Между тем на Большой земле уже готовился новый акт огромного доверия к нам, морякам «Седова»: кандидатуры всех пятнадцати членов экипажа выставлялись в местные Советы депутатов трудящихся.

16 ноября я получил сразу четыре молнии из Мурманска: начальник арктического пароходства, начальник политотдела, райком партии и редакция «Полярной правды» сообщали, что предвыборное собрание моряков арктического флота и работников береговых организаций Севморпути выставило мою кандидатуру в депутаты Мурманского областного Совета депутатов трудящихся.

Высокое доверие избирателей я мог отнести только за счет всего нашего коллектива. В ответной телеграмме участникам предвыборного собрания я написал:

«Знаю, что только преданностью и упорным трудом можно оправдать доверие народа. Заверяю, что так же упорно и настойчиво, как сейчас, в дрейфующих льдах Ледовитого океана на славном корабле «Георгий Седов», буду бороться за новые победы сталинских пятилеток, ведущих к еще большему расцвету любимой родины, к вершинам человеческого счастья — коммунизму...»

А несколько дней спустя все остальные члены экипажа были выставлены кандидатами в депутаты Мурманского городского Совета депутатов трудящихся.

Еще через несколько дней прибыло сообщение о том, что моя кандидатура была названа не только в Мурманске, но и в Москве, — коллектив машиностроительного завода Ростокинского района решил выдвинуть меня кандидатом в депутаты городского Совета столицы...

Признаться, я даже несколько растерялся: отказываться от баллотировки было бы неудобно; но имею ли я право соглашаться на голосование своей кандидатуры одновременно и в Мурманской области и в Москве? Я запросил совета, как мне поступить. Ответ прибыл немедленно:

«Давая согласие баллотироваться в Московский Совет, поступите правильно».

И я с радостью согласился выставить свою кандидатуру на баллотировку...

Телеграмму рабочих машиностроительного завода Ростокинского района я получил 29 ноября, в этот день мне как раз исполнилось двадцать девять лет.

В старину об Арктике писали, как о стране мрака, ужаса и отчаяния. Такой она и была в прошлом, и именно такой рисовало ее в детстве мое воображение. Но в наши дни оказалось все наоборот: именно Арктике, Советской Арктике я обязан всем — она закалила меня, вооружила опытом, предоставила самое широкое поле для творческой деятельности. И вот в двадцать девять лет я, начинавший двенадцать лет назад свой трудовой путь подручным штукатура на Арбате, выдвинут гражданами столицы кандидатом в депутаты своего Совета...

Вечером по традиции в честь «новорожденного» был устроен праздничный ужин.

* * *

1 декабря «Седов» находился на широте 83°40′,0 и долготе 6°39′. Нас окружали все те же безмолвные сплоченные льды, — в ноябре не произошло ни одной подвижки. Мы уже начали понемногу забывать грозную ледовую музыку — последняя подвижка льда была отмечена 21 марта!

К югу от нас льды все еще тянулись на сотни километров. В ответ на мой запрос начальник гидро-метеослужбы Главсевморпути сообщил из Москвы:

«Наблюдения прежних лет показывают, что положение кромки льда к северу от Шпицбергена меридиане 9 — 15 градусов в начале зимы мало изменяется, располагается около 81-го градуса северной широты...»

Прославленный бот «Мурманец», ходивший навстречу дрейфующей станции «Северный полюс», и на этот раз был отправлен в разведку. Его донесения подтверждали данные, присланные из Москвы: при всем желании «Мурманцу» не удавалось проникнуть севернее 80-й параллели.

Пока «Седов» не пересек нулевой меридиан и оставался в восточном полушарии, нам как будто бы ничто серьезно не угрожало, — только на западе, у берегов Гренландии, куда полтора года назад была вынесена дрейфующая станция «Северный полюс», железный корпус нашего корабля мог испытать весьма неприятное знакомство с вечно движущимися мощными льдинами; опаснее всего для корабля попасть в круговорот обломков пака, прижатых ветрами к берегу.

Все же довольно скоро нам пришлось вспомнить прошлогодний опыт борьбы со льдами и сжатиями...

Около часу дня 3 декабря я сидел в кубрике, объясняя Буторину очередной урок из навигации. Только что боцман с Шарыповым и Гетманом закончили сооружение снежного домика для гидрологических работ. Буйницкий и Мегер ушли на магнитные наблюдения. Остальные кончали судовые работы и готовились к урокам.

Вдруг судно сильно встряхнуло. Послышался хорошо знакомый низкий гул: где-то совсем рядом с судном трескался многолетний лед.

«Начинается!» — мелькнуло в голове.

В несколько прыжков мы очутились на палубе. На снегу чернели трещины.

Мы спустились по трапу на лед.

Трещина проходила у самой кормы. Коснувшись пера руля, она протянулась к майне, служившей нам для измерения глубин, пересекла ее, подползла к только что построенному снежному домику над гидрологической майной, оторвала от него угол, затем отошла на 8 — 10 метров от судна и далее ушла до пределов видимости на север. Противоположный конец трещины терялся где-то на юге.

Чтобы обследовать ледовую обстановку, были немедленно отправлены на разведку Шарыпов, Недзвецкий, Алферов и Гетман. Шарыпов и Недзвецкий ушли вдоль трещины на север. Алферов и Гетман отправились на юг.

Тем временем Трофимов, Токарев, Соболевский, Мегер, Бекасов и Буторин при свете факелов начали сверлить во льду у кормы лунки для закладки аммонала, — на случай, если придется взрывать наступающие на корабль ледяные поля.

Пока что признаков сжатия не было видно. Но на протяжении какого-нибудь получаса трещина разошлась до 10—

15 сантиметров, и зловещий блеск черной воды в этой глубокой щели не предвещал ничего хорошего.

Разведчики, бродившие по льду в течение нескольких часов, собрали довольно тревожные сведения: мощное ледяное поле, с которым дрейфовал «Седов», внезапно раскололось на десятки кусков. Трещины шли в самых различных направлениях. Неприятным открытием было возникновение огромного разводья на востоке в 700—1 000 метрах от корабля. Разводье, достигая ширины в 20—30 метров, тянулось полукругом на несколько километров, огибая корабль. Трещина, образовавшаяся у судна, огибала его с запада и соединялась с этим разводьем. Только в одном месте, на юго-востоке, она прерывалась на 10 метров, образуя естественный ледяной мостик.

Если этот мостик не принимать во внимание, то можно было считать, что «Седов» внезапно очутился на своеобразном ледяном острове, окруженном со всех сторон водой. Хуже всего было то, что с запада корабль почти ничем не был защищен от атак льда: трещина прошла в самой непосредственной близости от корпуса.

Пока не начались сжатия, эти изменения в ледовой обстановке не могли оказать губительного влияния на наше судно. Но начала сжатий можно было ждать с часу на час, — лед полопался неспроста. Наши разведчики обнаружили близ большого разводья на востоке несколько гряд свежих больших торосов. Местами старый тяжелый лед толщиной до 3 метров образовал до шести параллельных торосистых гряд. Несколько раз разведчики сами наблюдали подвижки, — льдины трескались и расходились у них под ногами.

ЛЬДЫ СНОВА ПРИХОДЯТ В ДВИЖЕНИЕ

В моем архиве сохранилось несколько тоненьких тетрадей с записями, произведенными в декабре 1939 года. Занятый почти круглые сутки, я старался тогда записать только самое важное, самое главное, в надежде, что когда-нибудь наступит более свободное время и можно будет обработать записи и переписать в дневник. Но до встречи с ледоколом «И. Сталин» так и не удалось этого сделать, — последний месяц дрейфа был очень трудным, опасным и хлопотливым.

Приведу здесь те ежедневные записи полностью, попутно расшифровывая отдельные чересчур краткие упоминания о крупных событиях этих памятных дней:

«4 декабря, полдень. 83°31′,0 северной широты, 6°01′ восточной долготы. После вчерашнего сюрприза живем, как на вулкане. Растрескавшиеся льды могут в любую минуту

прийти в движение. С утра начали очистку палубы: за последние два месяца она покрылась плотным слоем слежавшегося снега толщиной в полметра. Весит этот покров десятки тонн.

Механики срочно ремонтируют «Червоный двигун», чтобы в нужную минуту сразу же пустить в ход аварийную динамо...

4 декабря вечером. Льды подозрительно спокойны. За сутки трещина по левому борту разошлась лишь на 30—35 сантиметров. Никаких признаков сжатия. Пока что провели нормальный учебный день в кружках.

5 декабря. 83°25′,1 северной широты, 5°59′ восточной долготы. Попрежнему тихо. Корабль расцвечен флагами, — празднуем День Сталинской Конституции.

Перебирая старые судовые документы, я невольно заинтересовался паспортом корабля, отпечатанным три десятилетия тому назад. Построенный на верфях города Глазго «Георгий Седов» вовсе не предназначался для высокоширотных плаваний. Под именем «Беотик» он совершал срочные рейсы на Ньюфаундлендской линии, где лишь изредка встречаются полярные льды. Но судно было построено с большим запасом прочности и мощности. Его подводную часть защищает ледовая обшивка из полудюймовых листов стали. Машина корабля развивает мощность в 2 200 лошадиных сил. Поэтому он может форсировать средней мощности льды, а на чистой воде развивать скорость до 13 миль в час. Водоизмещение в 3 056 тонн дает ему возможность принимать на борт 1 350 тонн груза.

Русское подданство наш корабль принял в 1916 году, когда он был приобретен для обслуживания ледовой навигации в Белом море. Получив имя славного исследователя Арктики Георгия Седова, он уже в 1920 году совершил ответственный рейс в Арктику с первой Карской экспедицией. В дальнейшем имя нашего корабля приобретает все бо́льшую и бо́льшую популярность: «Георгий Седов» участвует в целом ряде научных экспедиций.

В 1928 году «Георгий Седов» искал в районе Земли Франца-Иосифа пропавших участников экспедиции на дирижабле «Италия». Год спустя, невзирая на крайне тяжелую ледовую обстановку, он вновь пробрался к Земле Франца-Иосифа и доставил туда зимовщиков, соорудивших в бухте Тихой научно-исследовательскую станцию (это и по сей день самая северная обсерватория в мире). Еще год спустя «Георгий Седов» впервые в истории подошел к западному берегу Северной Земли. Во время плавания с географической карты на севере Карского моря было стерто большое белое пятно и открыто несколько новых островов. Одним словом, каждое

плавание «Георгия Седова» связано с крупными успехами советского полярного мореплавания. Как же не любить, как не ценить такой корабль?

Если нам удастся сберечь его и доставить невредимым в Мурманск, он сослужит еще немалую службу нашей науке!

6 декабря, 83°19′,7 северной широты, 6°02′ восточной долготы. Если не сегодня ночью, то завтра утром наверняка надо ждать больших неприятностей. С утра дул норд-вест. Потом ветер зашел к весту. С обеда задул зюйд-вест, а к вечеру он сменился ост-зюйд-остом. За один лишь день полный оборот на 360 градусов!

За сутки нас снесло почти на 6 миль к югу. Еще несколько дней назад в полдень было абсолютно темно, а сегодня в 12 часов на ясном небе обнаружили едва заметные признаки зари, — сказывается стремительное продвижение к югу.

Попытались произвести очередную гидрологическую станцию, пользуясь старой, полуразрушенной майной, но нас постигла жестокая неудача: батометр с грузом оборвался под льдом.

Вечером, как всегда, проводили занятия в кружках.

Скоро 2 часа ночи — моя очередь заступить на вахту.

В последние дни немного расшатались нервы, — все время мучит одно и то же навязчивое опасение: как бы не случился пожар на судне. И хотя я знаю, что вахтенные строго соблюдают противопожарную инструкцию, у меня по ночам, что называется, сердце не на месте. Погода сейчас ветреная, — долго ли до беды!

Чтобы положить конец этим страхам, решил целиком взять на себя все ночные вахты — с двух до восьми часов утра. В эти часы весь экипаж, кроме вахтенного, спит и камельки надо оберегать особенно внимательно...»

. . . . . .

На этом связные записи обрываются.

Далее следуют лишь отрывочные пометки и условные значки, которым предпосланы лишь три строчки, торопливо набросанные карандашом:

«7 декабря, 4 часа. 83°20′,7 северной широты, 5°37′ восточной долготы. Восточный и юго-восточный ветер до 8 баллов. Резкое падение барометра. Можно ждать серьезных событий...»

Условные значки, набросанные в тетрадке, и записи в вахтенном журнале, который мы вели весьма точно и в любой обстановке, помогают восстановить картину одного из самых тяжелых испытаний, какие пришлись на нашу долю за эти три года...

...Ночь. Непроглядная арктическая ночь. Яростный ветер засыпает снегом корабль, заметает сугробами предательские трещины, прячет их. Свист и вой пурги скрадывают звуки торошения. Мы слепнем и глохнем от этой бешеной метели, и распознать, что творится за ее мутно-белой завесой, почти невозможно. Ясно только одно: такие сильные ветры южной половины неминуемо должны вызвать подвижки и сжатия, — ведь с севера сейчас напирают миллиарды тонн льда, стремящегося к Атлантическому океану.

В такую погоду нелегко стоять вахту, особенно когда все спят и ты остро ощущаешь свою ответственность за жизнь товарищей. Только бы не прозевать начала сжатия, только бы во-время заметить начало атаки ледяных валов!

Но все пока что заканчивается более или менее нормально. В 8 часов утра я передаю вахту Андрею Георгиевичу, который сменяет меня, даю указания о судовых работах на день, рассказываю о том, как прошло ночное дежурство. Потом ухожу в свою каюту, с наслаждением потягиваюсь и укладываюсь в кровать, — если начнутся подвижки, меня немедленно разбудят.

Засыпаю я мгновенно. Но уже через три часа приходится вставать: в 10 час. 50 мин. трещина по левому борту, образовавшаяся 3 декабря, начинает медленно, но неуклонно расходиться.

Гидрологическая лебедка, которая стоит всего в 5 сантиметрах от края трещины, может погибнуть. Следует распоряжение немедленно выколоть ее из льда и перетащить поближе к судну.

Пока палубная команда под руководством Буторина спасает лебедку, трещина расходится до метра. Как неприятно видеть открытое разводье в нескольких шагах от корабля! А ветер, перешедший к юго-западу, усиливается. Теперь он дует прямо в лоб движущемуся из Арктики ледяному потоку.

Все же в 14 час. 30 мин. мы, в строгом соответствии с расписанием, начинаем учебу. Вооружившись книгами и конспектами, наши ученики сидят за столами в кубрике и в кают-компании. Андрей Георгиевич пишет на доске примеры из алгебры, я разъясняю своим слушателям, как определяется место судна крюйс-пеленгом. Но и ученики и педагоги чувствуют себя на этот раз явно не в своей тарелке.

Мне приходится часто прерывать лекцию и выходить на палубу, где вахту несет доктор. Беспокоит поведение трещины у борта судна.

До 17 часов как будто бы она сохраняла относительное спокойствие. Края ее не только не разошлись, но, наоборот, сблизились до 30 сантиметров. Однако в 17 час. 10 мин. на-

чалось нечто странное и трудно объяснимое: противоположная кромка разводья начала совершенно беззвучно отходить от судна. Она отходила сначала медленно, затем все быстрее и быстрее — на метр, на пять метров, на десять, на пятьдесят...

Ветер уже начал вздымать небольшие волны на этом внезапно возникшем у борта черном озере, послышались плеск и хлюпанье, противоположная кромка начала растворяться в кромешном мраке, а характерных звуков торошения все еще не было слышно, — словно там, на западе, куда отходило ледяное поле, находились большие пространства, свободные от льда.

Надо было ждать возвращения ледяного поля.

Я сказал Александру Петровичу:

— Прекращайте занятия, зовите всех на палубу!

Через минуту весь экипаж, оставив занятия, высыпал на палубу.

Заскрежетали лопаты и пешни, вытаскиваемые из ящиков, застучал маленький ручной насос, которым Шарыпов надувал резиновую шлюпку, зазвенели бутыли с аммоналом, приготавливаемые к спуску на лед. Вспыхнули заблаговременно подготовленные факелы; их колеблющееся багровое пламя разом озарило палубу, суетящихся на ней моряков, засыпанные снегом льды и... целое море воды у левого борта.

Противоположную кромку внезапно возникшего разводья было трудно разглядеть Огромное ледяное поле со всеми нашими аварийными запасами и магнитным домиком отошло в течение каких-нибудь полутора часов на четверть километра от судна.

— Идет, идет!.. — послышались голоса.

В самом деле, отжатое на запад поле медленно возвращалось к судну; с каждой минутой мы все явственнее различали длинную белую кромку над черной бездной воды. Но как только поле подошло к судну на 50 метров, какая-то невидимая сила остановила его и снова погнала на запад.

Около полуночи Соболевский, уже готовившийся к сдаче вахты, крикнул:

— Константин Сергеевич! На востоке тоже разводье!.

Я перешел на правый борт, где стоял доктор. По траверзу на расстоянии около 350 метров смутно чернела широкая полоса чистой воды. На севере и на юге эта полоса соединялась с разводьем, только что открывшимся слева у самого борта судна. Мы явственно ощутили, как мал, в сущности, пловучий ледяной островок, с которым дрейфовал теперь «Седов», — в нашем распоряжении оставался обломок пака длиной в 2—2,5 километра и шириной в 350—400 метров.

Это означало, что при первом же сжатии «Седов» очутится под самым непосредственным ударом наступающих ледяных полей.

Особенно серьезная опасность угрожала левому борту, который теперь находился в каких-нибудь 8—10 метрах от широкого разводья.

— Да, неважны наши дела, — пробормотал я.

В это время за спиной послышался голос Александра Александровича Полянского:

— Вам молния, Константин Сергеевич, из Москвы..

— Из Москвы? Давайте сюда...

Я развернул листок и при свете факела прочел:

«Ледокол «Седов», капитану Бадигину.

Для пошивки форменного обмундирования членам экипажа ледокола срочно радируйте размеры кителей, брюк, шинелей, также номера обуви, головных уборов каждого, указанием фамилий. *Нач. управления делами».*

При всей серьезности момента я не мог не рассмеяться. Смеялся и Полянский. Исполнительный управдел не мог, конечно, предполагать, в какой обстановке мы получим его телеграмму. Сейчас она, бесспорно, выглядела довольно забавно. Но в конце концов автор ее был прав: теперь, когда день нашего возвращения был близок, следовало заранее подумать и о таких вещах, как форменная одежда.

— Придется вам, Александр Петрович, заняться этим делом, — сказал я доктору, протягивая телеграмму. — Вооружитесь рулеткой и меряйте...

Доктор прочел телеграмму и немного растерянно глянул на меня:

— Но ведь я никакого представления не имею обо всех этих проймах и прочих вещах...

Я возразил:

— Ну что ж? Зато вы хорошо знакомы с анатомией. Вот и записывайте: от верхнего конца берцовой кости до голеностопного сустава — столько-то сантиметров, а от края правой ключицы до края левой — столько-то... Пригласят врача в ателье мод и разберутся...

— Ну, разве что так... — протянул доктор.

Впоследствии, когда льды немного успокоились, доктор поступил именно таким образом, и к чести московских портных надо сказать, что они неплохо разобрались в нашей условной терминологии.

Теперь же, в эту тяжелую, мрачную ночь с 7 на 8 декабря, мы были благодарны управделу Главсевморпути и за то, что он немного развлек нас своей неожиданной телеграммой...

В 2 часа я освободил людей, отправил доктора спать и сам встал на вахту.

Хотя за весь день мне так и не удалось прилечь, спать почему-то совсем не хотелось. Выкуривая одну папиросу за другой, я расхаживал по палубе, иногда спускался в опустевшую кают-компанию, заглядывал в кубрик, откуда доносилось мерное дыхание спящих, снова выходил на палубу.

Разводье, открывшееся слева, то сходилось, то расходилось, как мехи гармони, но сжатие все еще не начиналось. Воспользовавшись небольшой передышкой, я решил немного погреться чайком и поставил чайник на раскаленный камелек в кают-компании. Вскоре крышка чайника звякнула и пролитый кипяток зашипел.

В ту же минуту открылась дверь, и из нее высунулось немного похудевшее остроносое лицо Алферова.

— Не спите, Всеволод Степанович? Садитесь чай пить...

Я нисколько не удивился этому ночному визиту: в последнее время наш третий механик очень плохо спал, и на ночной вахте мы постоянно распивали вдвоем с ним чай.

— Не спится, Константин Сергеевич. Все думаю и думаю, — как только голова не распухнет!..

Я налил стакан чаю и сказал Алферову, кивнув на чайник:

— Наливайте, Всеволод Степанович, от этого голова свежее станет...

Механик, не ожидая вторичного приглашения, нацедил добрых два стакана чаю в свою объемистую эмалированную кружку, отхлебнул из нее и заговорил:

— Вот дядя Саша мне радиограмму от брата принес. Пишет Александр: просьбу, мол, удовлетворили, выхожу к вам на ледоколе «Сталин»; надеюсь на скорую встречу. Выходит, шлют к нам ледокол?..

Живые, острые глаза Алферова пытливо смотрели на меня, словно я что-то хотел скрыть от него. Пока что я не получал никаких официальных сведений о выходе ледокола к нам навстречу. Но кое-какие слухи доходили и до меня. Оля сообщила, что она готовится нас встречать. Потом пришла неожиданная телеграмма от Капелова, моего старого приятеля по охоте на песцов в море Лаптевых: «Комплектуют команду для пополнения экипажа «Седова». Замолви словечко». Видимо, и в самом деле флагманский корабль готовился выйти навстречу «Седову».

Я поделился своими скудными сведениями с Алферовым. Он сразу оживился. Глаза его заблестели.

— Хорошо, если бы так!.. Соскучился я по Александру. А он-то, наверное, по кораблю вот как тоскует!..

Александр Алферов, улетевший на Большую землю весной 1938 года, плавал на «Седове» около четырех лет. Он тоже был машинистом, и все четыре года братья работали рядом. Всеволод Степанович продолжал:

— Хорошо бы поскорее ледокол «Сталин» пришел, да? Понимаете, неладно может выйти, если он к нам во-время на выручку не поспеет...

Пока мы пили чай, произошла серьезная перегруппировка льдов. Разводье у левого борта сошлось до 20 — 25 метров, и противоположная кромка льда отодвинулась к югу, — часть снежного гидрологического домика, оторванная 3 декабря, очутилась в 50 метрах южнее второй своей части, оставшейся у судна. В некоторых местах края разводья сошлись почти вплотную.

Мы вышли на палубу, сразу же спустились на лед и измерили высоту кромки. Вместе со снегом она выступала на 60—80 сантиметров над водой. Поднявшись на корабль, мы внимательно осмотрелись по сторонам. Густые сумерки прятали горизонт. Разглядеть что-либо крайне трудно. Но на западе, за разводьем, как будто бы чернела новая полоса воды.

Крайне неприятное открытие... Ведь где-то там, поблизости от этой полосы, находились наши аварийные запасы и магнитный домик, в котором еще оставались некоторые ценные приборы...

— Всеволод Степанович, вы ничего там не видите? — сказал я, указывая на смутно черневшую ленту.

— Вода... — тихо сказал механик, присматриваясь. — Вода!..

Было 5 час. 35 мин. утра. Не хотелось будить людей, уставших накануне, но кому-то надо было немедленно отправляться на разведку. Я пошел к Буйницкому.

— Виктор Харлампиевич! — сказал я, растормошив его. — Новая трещина. Как бы не унесло ваш магнитный домик...

Через несколько минут Буйницкий и Алферов, захватив фонарь, спустились на лед.

— Осмотрите по пути аварийный запас, нет ли там трещин! — крикнул я им вдогонку.

Больше часа бродили по льду Буйницкий и Алферов. Подозрительное потрескивание и шорох молодого льда в разводьях то и дело заставляли меня напряженно всматриваться в темноту. Крохотная красноватая точка керосинового фонаря то исчезала, то появлялась вновь, — разведчики лавировали среди высоких торосов.

В 7 часов утра Буйницкий и Алферов вернулись с пустыми руками: добраться до магнитного домика не удалось. За-

то разведчики выяснили, что новое разводье тянется почти параллельно трещине, открывшейся ранее у судна; находится оно на расстоянии около 300 метров от трещины и соединяется с нею на севере. От аварийного запаса ее отделяет 200 метров. В районе, где сложены запасы, лед пока в порядке.

Час спустя я передал вахту Андрею Георгиевичу. Но и на этот раз отдохнуть как следует не удалось: в 13 час. 20 мин. меня разбудил сильный толчок. Судно затряслось. Послышался знакомый скрежет, — льды царапались о днище корабля.

Я выскочил на палубу и невольно зажмурил глаза: жесткий колючий снег моментально залепил все лицо. Над океаном разыгрался настоящий шторм. Ветер перешел к востоку и усилился до 9 баллов. Сумасшедшая пурга с силой обрушивала на корабль массу снега. Огни факелов, раздуваемых ветром, смутно пробивались сквозь эту белую завесу.

— Андрей Георгиевич! — закричал я во всю силу.

Ветер рванул и унес слова. Вой пурги, стон снастей, грохот и треск ломающегося льда сливались в один непередаваемый гул. Но Андрей Георгиевич все-таки услышал мой оклик, и через мгновение его маленькая фигурка, занесенная снегом, вынырнула из мрака.

— Жмет! — прокричал он мне на ухо. — Слева!..

Мы подошли к левому борту. В багровом зареве факелов можно было разглядеть, что разводье, которое вчера вечером достигало ширины в 250 метров, сейчас сошлось, и противоположная кромка методично, удар за ударом, штурмовала жалкую льдину, оставшуюся у судна. Лед трескался, подламывался и опускался под воду. Параллельно линии сжатия под самым бортом чернел ряд трещин. Одна из трещин шла поперек них и упиралась прямо в борт.

— Справа выступает вода! — кричал Ефремов. — Под снегом вода!..

Перебравшись к правому борту, я действительно увидел среди сугробов черные пятна, — видимо, под снегом образовались трещины; льдины, сжимаясь, опустились, и вода выступала на поверхность. Я крикнул:

— Всем приготовиться к авралу!

Люди не заставили себя ждать. Каждый занял свое место. Шарыпов и Недзвецкий припасли на всякий случай брандспойт. Буторин, Гетман и Мегер занялись подготовкой аммонала для взрывных работ. Трофимов и Токарев возились у «Червоного двигуна», готовя аварийную динамо к пуску. Алферов составлял горючую смесь для факелов.

Ледяное поле, штурмовавшее левый борт корабля, как-то странно вращалось, поджимая корму. Остатки снежного гидрологического домика, которые накануне были отнесены на 50 метров к югу, теперь снова приблизились к судну, — огромное поле поворачивалось против часовой стрелки.

К вечеру юго-восточный ветер ослабел. Пурга прекратилась. Потом ветер быстро зашел к юго-западу и снова начал усиливаться. Температура воздуха поднялась до минус 5,1 градуса.

Сжатие, начавшееся в час дня, не утихало ни на минуту. Методически, постепенно льды обламывали последний защитный барьер, ограждавший корабль от ударов полей, — кромка разводья слева от корабля теперь находилась всего в 10 метрах от носа и в 2 метрах от кормы, образуя ледяной клин, направленный острым концом к югу. Решающая атака, подготовленная юго-западным ветром, началась в 21 час 30 мин., когда мощное ледяное поле, медленно вращавшееся слева от судна, вплотную нажало на корму нашей льдины.

Все выступы были мгновенно смяты. Клинообразная полоска льда, едва державшаяся под бортом, быстро уравнивалась. Целые горы льда со страшным треском и громом громоздились у самого корпуса судна. Дрожа от напряжения, двухметровые обломки пака уходили в воду и подползали под днище корабля, толкая его. Один за другим два ледяных вала выступили из мрака и ринулись на нас.

Я не ошибусь, если скажу, что это было одно из самых сильных сжатий, какие нам пришлось испытать за все время дрейфа. Мы молча стояли на палубе. Лед торосился так близко от судна и поле наступало таким сплошным фронтом, что сделать что-либо для ослабления сжатия было немыслимо.

— Убирайте трап, — сказал я Буторину. — Сейчас нам сходить некуда...

Трап был поднят в течение минуты, — люди действовали быстро и энергично, обрадовавшись, что нашлась хоть какая-то, пусть самая маленькая, работа. В ту же минуту высокая гряда торосов подошла почти вплотную к корме. Судно затряслось еще сильнее, и крен на правый борт увеличился до 3,5 градуса. Еще несколько секунд, и ледяной вал обрушится на корабль. Но в самый критический момент сжатие неожиданно утихло, и лишь огромная гряда торосов вдоль всего борта судна напоминала о том, что ему только что угрожала серьезная опасность.

Немного погодя, когда Виктор Харлампиевич захотел определить координаты, он обнаружил, что его астрономическому хозяйству нанесен существенный урон: универсальный теодолит валялся на палубе вместе с треногой, опрокинутой

то ли ветром, то ли толчками льда. Азимутальный круг был согнут. Прибор вышел из строя.

В 2 часа ночи я снова стал на вахту. Падал снег. Ветер попрежнему кружил по горизонту, и подвижки льда не прекращались ни на час. Но непосредственная угроза корпусу судна пока что миновала...

9 декабря лед по левому борту опять начало разводить. К вечеру трещина разошлась до 4 метров. Кромки полей с силой терлись друг о друга, издавая противные воющие звуки.

Но после трудного аврала, продолжавшегося почти двое суток, эти подвижки казались нам уже незначительными. Я немного отдохнул и снова взялся за свой дневник. Вот что записано в нем:

«9 декабря. Непрерывные подвижки. Мы попали в самое пекло ледяного ада. Стрелки анероидов то стремительно падают, то так же стремительно поднимаются. Ветры беспрерывно кружат, обходя вокруг всего горизонта и меняясь от штиля до шторма. Всю ночь дул зюйд-вест, потом наступил штиль. С 15 часов дует свежий норд-ост. Ждем новых подвижек. Поэтому беспрерывно поддерживаем огонь в факелах на льду. Ввиду большого расхода горючего стали прибавлять медвежье сало. Освещение получается достаточно хорошее.

Вечером, неззирая на сильную усталость, с удовольствием прослушали концерт для полярников, передававшийся по радио из Москвы.

10 декабря. 83°12′,7 северной широты, 5°41′ восточной долготы. Какая радость! На-днях выходит из Мурманска навстречу нам ледокол «И. Сталин». Узнал об этом в 4 часа утра, слушая «Последние известия» по радио. Распорядился немедленно включить все репродукторы. Радио разбудило людей. Из второго утреннего выпуска «Последних известий» весь экипаж узнал, что руководство операцией по выводу

«Седова» из льдов правительство возложило на И. Д. Папанина.

Получили телеграмму из Москвы, — там надеются на скорую встречу с нами и спрашивают, что мы хотели бы получить с первым кораблем, который нас встретит. Ответил, что ни о чем беспокоиться не надо, доберемся до Большой земли и так.

Когда мы беседовали об этой телеграмме в кают-компании, кто-то вдруг сказал:

— А что, если они захотят сделать нам сюрприз и возьмут на борт ледокола родственников?..

Это предположение всех озадачило. Конечно, очень хочется увидеться с родными. Мы уже давно мечтаем об этой встрече. Но до тех пор, пока не закончится операция по выводу «Седова» из льдов, мы просто не сможем уделить внимания своим близким: поход наверняка будет очень сложным, трудным и рискованным. Он потребует напряжения всех сил. Значит, прибытие родных на корабль только осложнит дело. Нет, уж лучше мы потерпим до встречи с родственниками на берегу.

В Москву мы сообщили:

«Просим наших родных на ледокол не брать. Экипаж «Седова» желает встретиться с ними в Мурманске или в Москве...»

Погода попрежнему стоит неважная. Ветер перешел к северо-западу и усилился до 6—7 баллов. В 9 час. 30 мин. судно испытало новое сжатие льда по трещине с левого борта.

Сжатие достигало значительной силы: льдины ломались и уходили под корпус. Судно испытывало сильные толчки. Остатки гидрологического снежного домика приблизились на 20—25 метров к корме.

В 17 час. 45 мин. наблюдали необычайно сильное полярное сияние в виде кольца по всему горизонту на высоте около 75°. Четверть часа спустя северная часть кольца как бы отломилась и начала двигаться, завихряясь, через зенит к югу. Зрелище исключительной силы и мощности.

11 декабря. 83°11′,5 северной широты, 6°01′ восточной долготы. Всю ночь сильно жало. Слышался шум и треск льда. До 8 часов утра стоял на вахте и наблюдал интенсивное полярное сияние в виде короны с лучами, достигавшими горизонта. Едва сдал вахту и улегся спать, снова сжатие. Пришлось встать и вернуться на палубу. С перерывами жало весь день. И все время жмет в одном и том же, самом опасном для нас, месте — по трещине, идущей с левого борта.

Поздно вечером ходил с Соболевским на разведку. Бродили по льду минут сорок пять. Сделали очередное неприят-

ное открытие: на севере перпендикулярно курсу в каких-нибудь 40 метрах от судна открылась новая трещина, соединяющаяся с злополучной трещиной, идущей у левого борта. В другом направлении она соединяется с разводьем, которое находится в 200 метрах от судна на востоке. В треугольнике, образованном этими тремя разрывами, весь лед мелко разбит.

Обломок поля, на котором сложен наш аварийный запас, треснул в двух местах. Трещины идут почти параллельно с северо-запада на юго-восток, причем ближайшая из них в 70—100 метрах от аварийного запаса.

Повторяется история дрейфующей станции «Северный полюс»: еще несколько таких дней, и вокруг нас не останется ни одного более или менее обширного поля. В такой каше мелких осколков «Седову» придется рассчитывать исключительно на крепость своих шпангоутов и айсбимсов.

Все же пока для беспокойства нет особых оснований. Команда утроенными темпами готовит корабль к выходу из льдов. Сегодня закончили вторичную проверку и очистку льял и сеток водоотливной системы.

Послал в Мурманск заявку на техническое снабжение, которое необходимо нам для плавания. Прошу прислать новый комплект флагов международного свода сигналов взамен старого, сильно истрепавшегося за эти годы, 12 фонарей «летучая мышь», 15 огнетушителей, 10 ведер, березовые метлы и другие вещи.

Прошу командировать на «Седова» 19 моряков, в том числе второго и третьего помощников капитана, пять матросов, семь кочегаров. В конце приписал:

«Передаем общую просьбу экипажа к почетному седовцу — буфетчику Ивану Васильевичу Екимову — вернуться на старую должность...»

Вероятно, Иван Васильевич сильно скучает по «Седову», — ведь он проплавал на судне 22 с лишним года, и только категорическое предписание врачей заставило его покинуть корабль весной 1938 года, когда на самолетах вывозили на материк больных зимовщиков. Старый буфетчик любит свой корабль до самозабвения.

Невзирая на сложную обстановку, стараемся по возможности точнее выполнять план научных наблюдений. Сегодня Буйницкий и Гетман измеряли лед. Толщина без перемен: 210—230 сантиметров, зато качественно лед совершенно изменился: вместо рыхловатой влажной массы — монолитный твердый лед до самой воды.

Сейчас уже 3 часа ночи 12 декабря. Дописываю эти строки в кают-компании, пользуясь небольшой передышкой во

время вахты. После грохота и рева сжатий, непрерывно продолжавшихся почти трое суток, стоит гнетущая, мертвая тишина.

Утомленные люди спят. Заснул даже Алферов, мой неизменный ночной собеседник. Скорее бы наступило утро. Неужели и сегодня не удастся выспаться? Опять слышу треск. Бегу на палубу...

12 декабря, вечер. 83°07′,0 северной широты, 6°05′ восточной долготы. В 3 часа 45 мин. началось сильное сжатие у левого борта. Продолжалось пять минут.

В 6 час. 15 мин. трещину у левого борта развело до 1 метра.

В 8 часов была подвижка льда. Поле с обломками гидрологического домика опять несколько отошло к югу.

Ветры попрежнему кружат по горизонту: с полуночи дул юго-восточный и южный ветер, в 3 часа наступил штиль, потом ветер перешел к северу, а к 7 часам зашел к юго-западу. В 9 часов опять штиль, потом подул северо-северо-западный ветер силой до 5 баллов.

Неудивительно, что льды вокруг судна вертятся, как в водовороте!..

Пытаемся пробить новую майну для измерения глубины. Придется перенести работы на правый борт — там у корабля пока что держится поле шириной в 200—250 метров. Слева же под самым бортом большие горы льда, а за ними — разводье.

Пока что наши попытки безуспешны: сверлили лед в нескольких местах, но везде его толщина превышает длину бура...

13 декабря. Все быстрее движемся на юг. Сегодня наши координаты: широта — 83°01′,7, долгота 6°09′.

Весь день возились у правого борта на льду — пытаемся пробить майну для глубоководных промеров. Сделали котлован глубиной свыше 2 метров, но до воды не добрались. К счастью, наш дальновидный боцман еще с осени на всякий случай приметил у правого борта одну сквозную проталину и теперь вспомнил о ней. В 16 часов удалось нащупать эту проталину, и через два часа майна была готова. Теперь сумеем возобновить и глубоководные измерения и гидрологические станции.

С большим вниманием слушаем «Последние известия» по радио: у микрофона выступают специалисты, высказывающие суждения о перспективах нашего дрейфа; подробно списываются приготовления ледокола «И. Сталин» к походу.

А погода все еще никак не успокоится. Только что с па-

лубы спустился весь занесенный снегом Буйницкий. Он записал в журнале:

«24 часа. Западно-северо-западный ветер усилился до 8 баллов. Сильная низовая метель».

Через два часа мне принимать у него вахту. Бр-р!..

14 декабря. 82°57′,1 северной широты, 6°33′ восточной долготы. Наконец-то измерили глубину океана! Как раз во время промера начались подвижки, но измерение прошло благополучно. Лот коснулся грунта на глубине 4 175 метров. Грунт — коричневый ил с едва заметными крупинками.

Так как новая майна находится не против ростр, где стоит лебедка, а дальше по корме, пришлось установить сложную систему блоков. Над майной установлены деревянные козлы высотой в 2,2 метра, сделанные из четырех жердей, вмороженных в лед. К ним прикреплен блок-счетчик, через который переброшен лотлинь. Отсюда лотлинь тянется к кормовой шлюпбалке, где укреплен второй отводный счетчик и далее — к лебедке, установленной на кормовых рострах. Вся эта сложная система действовала вполне исправно.

Дрейф наш все ускоряется и ускоряется. Сегодня ночью простились с 83-й параллелью. Вечером наши координаты — 82°55′,2 северной широты, 6°43′ восточной долготы.

Сегодня слушал по радио беседу с Белоусовым, опубликованную в «Известиях». Он думает пройти вдоль западного берега Шпицбергена до 80-й параллели и оттуда начать активную ледовую разведку. Если пробиться к нам сразу не удастся, ледокол отступит к Баренцбургу, пополнит там запасы угля и по первому сигналу выйдет в море, чтобы коротким ударом пробиться к нам.

...К 23 часам западно-северо-западный ветер опять усилился до 5 баллов.

15 декабря. 82°49′,0 северной широты, 6°45′ восточной долготы. Провели гидрологическую станцию № 41.

На совещании командного состава обсудили план подготовки корабля к выходу из дрейфа. Видимо, в самое ближайшее время нам придется поднимать пары. Сегодня в 10 часов утра ледокол «И. Сталин» вышел в море. Поэтому решили подготовить машину и котлы к действию в декадный срок.

Поработать придется всем, не считаясь с чинами и званиями. Надо закрепить по-походному весь инвентарь, проверить механизмы в холодном состоянии, проверить рулевую машину, открыть за бортом кингстон для подачи воды в котел, проверить паровое отопление и т. д.

С сегодняшнего дня увеличена в полтора раза норма мясных консервов. Каждый будет получать по банке в день. Экономить продукты теперь уже не стоит: встреча с ледоколом близка...

16 декабря. Продолжаем подготовку к походу. Снег с палубы, трюмов, мостика, ботдека убран. Провизионные ящики на ботдеке закреплены по-походному.

Машинная команда на производственном совещании приняла на себя обязательство: план, рассчитанный на сто двадцать часов, выполнить за восемьдесят. Работать в машинном отделении трудновато: сейчас там температура достигает минус 25 градусов.

Редакции газет бомбардируют нас телеграммами с просьбой присылать корреспонденции почаще и побольше. При всем желании выполнить эти просьбы не можем. Я сел было за составление статьи для «Московского большевика», но дальше двух-трех вступительных фраз дело не пошло: нет и минуты свободной.

17 декабря. 82°39′,0 северной широты, 6°02′ восточной долготы. Продолжаем готовиться к походу. Мороз усилился до минус 37 градусов. Деревянные части судна трещат и лопаются.

В 11 час. 20 мин. показалась луна в первой четверти, темнобагрового цвета. Скоро получим совершенно даровой источник света!

Александру Александровичу Полянскому опять удалось связаться по радио с «Мурманцем». Пополнив запасы в Баренцбурге, это маленькое суденышко снова храбро двинулось на разведку льдов. Сегодня «Мурманец» достиг широты 78°45′,0 и долготы 9°16′. Капитан сообщает, что судно пока идет чистой водой, выдерживая жестокую борьбу с девятибальным штормом. Скорость — 2,8 мили в час...

18 декабря. 82°31′,4 северной широты, 5°52′ восточной долготы. Попрежнему усиленно готовимся к походу.

С борта ледокола «И. Сталин» передают, что его треплет жестокий десятибальный шторм в Баренцовом море.

«Мурманец» сегодня достиг широты 79°37′, долготы 8°51′ и находится у кромки льда.

20 декабря. 82°22′,2 северной широты, 5°37′ восточной долготы. Невзирая на то, что все перегружены работой, решил во что бы то ни стало измерить глубину, — судя по всем расчетам, мы должны были находиться над порогом Нансена. Было бы крайне важно уточнить распространение подводной возвышенности.

В 15 час. 30 мин. начали травить трос. Едва успели вытравить 1 620 метров, как динамометр показал резкое паде-

ние нагрузки, — лот достиг дна. При этом трос отклонился от вертикали на 7,5 градуса.

17 час. 25 мин. Лотлинь выбран. На гирях удержалось совсем немного грунта — песок.

В вахтенном журнале появилась запись:

«Измеренная глубина указывает на то, что мы проходим порог между Шпицбергеном и Гренландией, отделяющий Полярный бассейн от Гренландского моря, и на переход в Гренландское море. На порог указывает также грунт — песок с очень малым количеством серого ила...»

* * *

Дальнейшие записи в моей тетрадке еще более отрывисты и лаконичны: начиная с 21 декабря, просто некогда было взять в руки карандаш. Между тем именно этот период был насыщен особенно яркими и значительными событиями.

Постараюсь возможно полнее восстановить картину этих событий, пользуясь данными вахтенного журнала, радиограммами и другими документами.

. . . . . .

21 декабря мы вместе со всей страной праздновали шестидесятилетний юбилей Иосифа Виссарионовича Сталина. На нашем корабле этот праздник проходил с особым подъемом: ведь мы на протяжении долгих лет дрейфа непрерывно и притом самым непосредственным образом ощущали силу сталинской заботы о человеке.

Сталин проверял подготовку воздушной экспедиции, отправлявшейся весной 1938 года к нашему дрейфующему каравану. Сталин следил за продвижением ледоколов, пытавшихся пробиться к нам на выручку. Сталин дважды посылал приветствия нашему маленькому коллективу, чтобы ободрить и поддержать нас.

И вот уже навстречу нам сквозь шторм, пургу и мрак пробивается самый мощный корабль советского ледокольного флота, на борту которого красуется имя великого вождя, — живой символ сталинской заботы о нас, горсточке советских моряков, дрейфующих в ледовой пустыне.

Мы с огромной любовью и признательностью вспоминали в день 21 декабря имя величайшего человека нашей эпохи, под чьим руководством перестраивается мир, внимательного, необыкновенно чуткого учителя, видящего и знающего нужды и запросы каждого из своих воспитанников.

От всей души, от чистого сердца писали мы товарищу Сталину в своем приветствии, принятом на митинге экипажа в этот день:

«Для нас, экипажа л/п «Георгий Седов», Ваш шестидесятилетний юбилей особенно большой праздник. Находясь далеко от родной земли, третий год дрейфуя среди льдов, мы каждое мгновение чувствуем Вашу заботу, Ваше внимание к нам и к нашей работе. Эта отеческая забота и внимание вождя нашей многомиллионной любимой родины наполняет наши сердца чувством величайшей благодарности и зовет к новым победам на благо великого советского народа.

Сейчас наступил напряженный момент нашего дрейфа, но мы работаем так же спокойно и уверенно, как работали всегда, ибо знаем, что, несмотря на огромную государственную работу, Вы находите время лично следить за нашим маленьким экипажем. Нет большего счастья, как быть согретым сталинской заботой.

Как солнце дает все необходимое для жизни на земле, так Вы, дорогой Иосиф Виссарионович, даете все народам нашей родины для счастливой, радостной жизни, для спокойной и плодотворной работы. Как яркая путеводная звезда, ведете Вы человечество к вершинам счастья на земле — коммунизму, к успешной борьбе на этом пути со всякими трудностями и всякими врагами.

От всего сердца желаем Вам, наш родной отец, друг и учитель, еще долго, долго жить, пережить всех врагов и всегда быть здоровым на радость и счастье всех народов мира!»

Зная, как не любит Иосиф Виссарионович пустые слова, мы решили ознаменовать его юбилей стахановской работой. В этот день мы провели гидрологическую станцию и измерение глубины. С 11 часов утра до 8 часов вечера на палубе под развевающимися на ветру праздничными флагами сновали люди, рокотали лебедки, сняли электрические люстры, освещавшие майну, блоки, трос.

Лебедка Кузнецова, служившая для гидрологических работ, теперь была установлена на самом судне, — на корме. Оставлять ее на льду было опасно: внезапные подвижки могли бы ее унести. Трос тянулся к той же самой майне, которая служила для глубоководных измерений, — у нас нехватало ни сил, ни времени для того, чтобы сделать вторую.

И гидрологические и глубинные измерения дали исключительно интересные результаты. На горизонтах от 100 до 700 метров резко повысилась температура. Особенно явственно это потепление чувствовалось на глубине 300 метров, где термометр показывал плюс 2,46 градуса, тогда как во время предыдущих наблюдений на этой глубине температура не превышала плюс 1,2—1,3 градуса.

Глубина резко увеличилась по сравнению с измеренной накануне и составила 2 205 метров.

На гирях задержалось довольно большое количество грунта. Это был жирный светлокоричневый ил, совершенно лишенный крупинок.

Все данные достаточно недвусмысленно говорили о том, что за ночь «Седов» пересек порог Нансена и теперь дрейфо-

вал уже в Гренландском море, температура, глубина и грунт которого резко отличаются от океанических. В этот день мы находились на широте 82°13′,5 и долготе 5°06′.

В ГРЕНЛАНДСКОМ МОРЕ

Ледокол «И. Сталин» продолжал пробиваться все дальше на север, подходя уже к мысу Зюд-Кап на Шпицбергене. Наши радисты явственно слышали его сигналы и пытались возможно скорее пустить в ход радиотелефонную связь: очень хотелось услышать голоса спешивших к нам на выручку сталинских посланцев.

Пока ледокол находился по ту сторону Шпицбергена, все ухищрения радистов ни к чему не приводили. Но ранним утром 22 декабря ледокол «И. Сталин», наконец, вышел в Гренландское море. И уже через несколько часов ко мне примчался Полянский:

— Константин Сергеевич! Только что разговаривал с ледоколом «И. Сталин» по телефону!.. Его слышно прекрасно, и он меня услышал. Сейчас еще маленько наладим, тогда прошу к микрофону...

За годы дрейфа мы так привыкли к одиночеству, настолько освоились с мыслью о том, что наш корабль затерян в пустыне, что теперь даже как-то не верилось: неужели ледокол, идущий на выручку, уже так близко, что там слышат телефонную передачу нашей радиостанции?

Нас разделяло пространство в 130 миль. Правда, это пространство было заполнено тяжелым многолетним льдом, который нелегко преодолеть даже такому мощному ледоколу, как «И. Сталин». Но зато «Седов» продолжал довольно быстро дрейфовать навстречу «И. Сталину» — за один день 21 декабря мы продвинулись к югу на 9 миль.

До встречи с ледоколом теперь остались считанные дни. Пока что мы решили перенести большую часть аварийных запасов на судно, — подвижки льда не прекращались, и можно было ждать в любую минуту, что аварийные базы будут оторваны и унесены.

Зажгли прожектор, осветили им путь к складам по льдине, исполосованной трещинами и загроможденной торосами. Буторин, Алферов, Буйницкий, Мегер, Гетман, Недзвецкий, Шарыпов впряглись в самодельные сани, и в течение нескольких часов почти все грузы были доставлены на корабль.

На льду был оставлен на всякий случай месячный запас продовольствия, — больший запас уже не требовался. Кроме

того, на льду оставили палатки, аварийную радиостанцию и запас меховой одежды.

Потом мы провели контрольную гидрологическую станцию. Механики проверили паровое отопление и сигнальные огни.

Теперь уже никто не сомневался в том, что освобождение из ледового плена близко. Не считаясь с обычным распорядком дня, люди работали столько, сколько могли, — каждому хотелось до прихода ледокола завершить все приготовления к походу. В то же время научные наблюдения производились с подчеркнутой пунктуальностью и тщательностью.

23 декабря, когда мы находились на широте 82°05′,0 и долготе 5°09′, в вахтенном журнале были зарегистрированы сразу три наблюдения: магнитный пункт № 78, гравиметрический пункт № 50 и очередной глубоководный промер.

В течение девяти месяцев мы пользовались для взятия проб грунта со дна кустарным приспособлением, сделанным из гирь. Так как корабль все время дрейфовал над большими глубинами, я не решался пустить в ход трубку Токарева. Ее могло засосать в грунт, и тогда она, оборвав трос, осталась бы на дне, как и ее предшественницы. Но теперь, когда мы вышли на меньшие глубины, можно воспользоваться этим прибором.

Проба дала блестящий результат: лотлинь достиг дна моря на глубине 1 807 метров, храпцы трубки автоматически захлопнулись, как только она вошла в грунт, и вскоре мы извлекли из нее аккуратную колонку серого ила с зеленоватым оттенком.

Утром 24 декабря нам предстояло принять участие в выборах местных Советов. На «Седове» ставились на голосование три кандидатуры.

Все до одного члена экипажа «Седова» выступали на этот раз не только как избиратели, но и как кандидаты в депутаты. Может быть, именно поэтому на выборы мы шли с особенно приподнятым настроением.

Встали мы очень рано. Голосование должно было начаться в 6 часов, но уже в пять в кают-компании, где разместился наш избирательный пункт, толпился народ. На камельке кипел чайник — непременный «участник» праздничных событий на корабле. Вооружившись большими эмалированными кружками, люди распивали чай и оживленно беседовали.

На стене красовался только что вышедший номер нашей стенной газеты, посвященный выборам. Лозунги, написанные на бумажных лентах, склеенных из мелких клочков, дополняли праздничное убранство нашего плавучего избирательного участка.

Кабина для голосования была оборудована в каюте, где жили Алферов и Недзвецкий. Пока что туда входить строго воспрещалось, но люди искоса то и дело поглядывали на закрытую дверь, измеряя на-глаз расстояние до нее: начиналось традиционное соревнование — кто успеет проголосовать первым.

Комиссия с раннего утра заседала в каюте у Трофимова; — там опечатывали урну, проверяли еще раз список избирателей, бюллетени. Наконец, ровно в 6 часов, Трофимов, Буторин и Бекасов торжественно вошли в кают-компанию, и наш парторг как председатель комиссии громко объявил:

— Граждане избиратели! Приглашаю вас принять участие в голосовании.

Буторин поставил урну, Трофимов разложил на столе списки избирателей и начал выдачу избирательных бюллетеней. Всех опередил Мегер. Он первым вошел в каюту для голосования и опустил бюллетени в урну. Через каких-нибудь десять минут все уже проголосовали.

Поскольку больше ждать было некого, избирательная комиссия сразу же решила произвести подсчет голосов. Уединившись в каюте Трофимова, она вскрыла урну и занялась просмотром бюллетеней. На заседании комиссии в качестве представителя прессы присутствовал Андрей Георгиевич. На этот раз, кроме «Ленинских искр», он представлял редакции «Известий» и «Водного транспорта».

Подсчет голосов оказался довольно несложным делом. Уже в половине седьмого утра комиссия завершила свою работу, и Дмитрий Григорьевич громогласно объявил в кают-компании, что все кандидаты получили 100 процентов голосов.

Моя вахта закончилась в 8 часов утра, но спать не хотелось, и я долго еще бродил по палубе, залитой лунным светом. Полная луна давала яркое, но какое-то мертвенное, безжизненное освещение. До самого горизонта были отчетливо видны необозримые белые поля, пересеченные грядами торосов. Разводья и трещины подернулись коркой молодого льда, и теперь ни одно пятнышко, ни одна точка не нарушали однообразия белой пустыни. Только синеватые тени торосов, ложившиеся на снег, несколько оживляли этот монотонный пейзаж.

Утром 24 декабря мы находились на широте 82°01′,7 и долготе 4°51′. Ледокол «И. Сталин» достиг широты 80°27′,5 и долготы 4°30′. Но дальше он продвигался с огромным трудом — его окружал десятибальный лед, битый на крупные куски, очевидно от зыби, так как следов сжатия вокруг не было видно.

Капитан Белоусов с дружеской откровенностью сообщил:

«Двигаюсь со скоростью около мили в час. Обстановка трудная. Задание правительства — действовать только наверняка, чтобы не попасть с ледоколом в неприятное положение и не оставить тебя без помощи, так как других ледоколов поблизости нет. Происходит борьба двух чувств: первое — хочется итти напролом, чтобы скорее добраться и обнять тебя и твоих товарищей; второе — чувство разума, требующее хладнокровия и обдуманности каждого шага. Сейчас имею 1 900 тонн угля, 900 тонн воды. Это обеспечивает около 19 суток работы. Договорился с Иваном Дмитриевичем двигаться вперед на норд-ост, чтобы выходить восточнее, так как опасаемся попасть в дрейф, в гренландское течение. Если удастся продвигаться успешно, будем пробиваться прямо к «Седову». В противном случае придется выходить обратно на кромку и бункероваться углем. Уголь нам подвезет пароход «Сталинград», который сейчас берет для нас топливо в Баренцбурге. Вот какова обстановка. Буду ежедневно информировать о нашем продвижении. Привет Ефремову. Он, наверное, бороду отрастил?..»

Я ответил Белоусову:

«Благодарю за информацию. Согласен, что нужна чрезвычайная осторожность. Опасность попасть в дрейф у берегов Гренландии усугубляется быстрым смерзанием и возможностью потери винтов.

Мое мнение — ледоколу «И. Сталин» не следует в настоящее время пробиваться к «Седову». Судя по обстановке в районе дрейфа, полагаю, что лед на протяжении 40—50 миль к югу вообще непроходим. Думаю, что в целях обеспечения успеха операции наиболее целесообразно ожидать выноса «Седова» на 81° или около этого.

Во всяком случае, обстановка в районе дрейфа покажет наиболее благоприятный момент для подхода к «Седову». Угрозы сжатий для корпуса сейчас нет и, пока ветры постоянны, думаю, не будет.

Вообще несколько лишних дней — не в счет. Судя по дрейфу, вероятно, подгребем к 81° суток через 10—12.

Видимость у нас, благодаря матушке-луне, хорошая: 3 — 4 мили. Но разводьев сейчас не видно.

На судне дела идут прекрасно. Готовимся к выходу, на-днях поднимем пар во вспомогательном котле с целью окончательной проверки механизмов.

Научная работа в связи с ускорением дрейфа также идет форсированным ходом.

С Ледовитым океаном покончили 20 декабря, — в этот день глубина достигла 1 620 метров.

К дрейфу настолько привык, что не верится, что будет конец. Вообще же, сам понимаешь, это не очень веселое занятие.

Привет от Георгиевича. С тех пор, как ледокол вышел из Мурманска, он ходит петушком...»

Таким образом, мы не только не торопили командование ледокола, но, наоборот, настаивали на том, чтобы операция развертывалась с максимальной осторожностью: незачем было рисковать флагманским кораблем советского ледокольного флота, пока нам не угрожала непосредственная опасность, тем более, что на «Седове» все обстояло благополучно.

До 13 часов 20 минут 24 декабря мощный ледокол боролся с тяжелыми многолетними полями. Но с каждой милей пробиваться на север становилось все труднее. И вечером я получил новое сообщение капитана ледокола:

«Пройдя 80 градусов широты, вошли в десятибальный лед, имеющий трещины. Пользуясь лунным светом, форсировали лед. Постепенно проходимость стала хуже. Таранюм пробивал 3 метра, отходил назад, вновь полным вперед пробивал 3 метра. 24 декабря в 13 час. 20 мин., видя бесполезность работы, остановились в ожидании подвижек льда, чтобы продолжать движение. 20 часов — широта 80°32′, долгота 5° восточная. Лед 10 баллов. Северный ветер 3 балла; температура минус 32 градуса. Привет. *Белоусов*».

Потянулись долгие томительные часы ожидания. Двое суток ледокол «И. Сталин» простоял на одном месте, — он не мог продвинуться к северу ни на один метр. Единственным утешением для нас служило то обстоятельство, что сам «Седов» с каждым часом все быстрее и быстрее несся на юг, словно усталая лошадь, почуявшая приближение к своей конюшне. 26 декабря в 18 часов мы находились уже на широте 81°46′,8 и долготе 4°31′, — за один лишь сутки нас снесло к югу на 13 миль! Теперь нас и ледокол «И. Сталин» разделяли всего 84 мили.

Если бы и дальше мы двигались к югу так же стремительно и в то же время спокойно, наш выход из льдов превратился бы в своеобразное триумфальное шествие. Но в эти заключительные дни дрейфа нам пришлось пройти через новые испытания.

* * *

26 декабря 1939 года, как всегда, моя вахта началась в 2 часа утра. Все как будто было в пределах средней декабрьской нормы: северный ветер 4 балла, мороз минус 36 градусов, низовая метель. Сквозь тонкие облака просвечивала луна, светившая так ярко, что даже узенькие полоски воды в свежих трещинах были видны на расстоянии 3 миль. Изредка, когда ветер немного отклонялся к западу, слышалось небольшое шевеление льда у левого борта, но потом снова все стихало.

Маленькое юмористическое приключение внесло некоторое разнообразие в унылую ночную вахту. Дело было так. Составляя очередную метеосводку, я позабыл о камельке в своей каюте, и он погас. Когда я зашел к себе, термометр показывал всего 5 градусов тепла. Андрей Георгиевич, спавший в соседней каюте, поеживался на своей койке, прячась поглубже под меховую малицу.

Начал колоть лучину и снова разжигать огонь. Тяги не было, камелек упорно не разгорался. Тем временем градусник

уже показывал почти ноль. Андрей Георгиевич во сне беспокойно ворочался. Мне стало жаль его: в 8 часов утра он должен был заступить на вахту, и ему предстояло еще вдоволь померзнуть.

Вспомнив о горючей смеси, приготовленной Алферовым для факелов, я решил пустить ее в дело, чтобы поскорее разжечь огонь. Принес ведерко с этой густой черной жидкостью, плеснул ею на щепу и чиркнул спичкой.

Как и следовало ожидать, горючая смесь вспыхнула мгновенно. Камелек загудел, словно паровоз, и через минуту железная труба раскалилась докрасна. Но... в спешке я совершенно забыл о том, что в горючую смесь добавлен медвежий жир, и жестоко поплатился за эту забывчивость. Я обошел на кораблях чуть ли не весь земной шар и узнал тысячи самых различных запахов, как приятных, так и неприятных, но мне неизвестно что-либо более отвратительное, чем запах горелого жира белого медведя. К несчастью, несколько капель горючей смеси пролилось на поверхность камелька, и теперь обе каюты наполнились тошнотворным смрадом. Я пытался соскоблить остатки смеси с камелька, но это нисколько не помогло. За спиною послышался душераздирающий кашель, — Андрей Георгиевич, услышав запах горелого жира, кубарем скатился с койки и бросился вон из каюты. Я последовал за ним. Только в кают-компании нам удалось отделаться от этого гнусного запаха и немного перевести дух.

Недовольный неожиданным и неприятным пробуждением, Андрей Георгиевич был на этот раз плохим собеседником. Делать же до утра теперь было нечего, и я, вытащив из шкафа книжку, углубился в чтение; остаток ночи пролетел незаметно. К 8 часам утра ветер отошел к западо-северо-западу и усилился до 7 баллов. Следовало ждать начала подвижек.

Так оно и вышло. В полдень западное поле беззвучно отодвинулось от судна. На этот раз оно ушло значительно дальше.

Какое-то смешанное чувство восхищения, страха и удивления перед совершимся овладело нами, когда мы вглядывались вдаль, силясь найти в тумане исчезнувшую кромку льда. Словно море, необъятное, широкое море плескалось и шумело перед нами. Волны, украшенные барашками пены, серебристый след луны на воде, блинчатый лед, покачивающийся у самого борта, создавали полную иллюзию выхода на чистую воду. Мы так истосковались за эти годы по морским просторам, что теперь с огромной жадностью разглядывали загадочную гигантскую полынью, которой как будто не было ни конца ни края.

Но в то же время я прекрасно понимал, что это не больше, чем иллюзия, что только случайная комбинация льдов

могла образовать гигантскую полынью, что, как ни велика она, за нею снова начинаются бескрайные пространства мощного, сплоченного пака. Больше того, рассудок подсказывал: чем дальше отойдут от нас льды, тем с большей силой обрушатся они потом на корабль — их силу умножит инерция движения по чистой воде.

Сильно тревожила меня судьба аварийного запаса, оставшегося по ту сторону этой гигантской полыньи. Правда, в нашем распоряжении оставался второй комплект запаса, уложенный на палубе. Но все же было жалко терять продовольствие, меховую одежду, радиостанцию, горючее. Хуже всего было то, что мы не могли ничего предпринять для спасения своих запасов. Не плыть же в резиновой шлюпке за ними по этому морю, развернувшемуся внезапно среди многолетних льдов!

Чтобы отыскать льдину с аварийными базами, зажгли прожектор. Но луч прожектора врезался в пелену тумана и затерялся в ней, — ни баз, ни даже самой льдины нигде видно не было. Повсюду на западе простирались обширные пространства воды, над которой дымился туман.

Как скоро вернутся к судну многолетние ледяные поля, отошедшие на запад? Когда начнется сжатие? Что мы сможем ему противопоставить? На эти невеселые вопросы никто не мог дать ответа. Пользуясь временным затишьем, я решил спуститься на лед и произвести пешую разведку, — быть может, где-нибудь на юге удастся разыскать ледяной выступ или перпендикулярную разводью трещину, куда можно было бы завести корабль, чтобы уберечь его от сжатий. Ведь пока мы стоим на самой кромке проклятого разводья, нельзя ни на минуту быть спокойным за судьбу судна.

Буйницкий вызвался мне сопутствовать, и мы в час ночи спустились по трапу. Ветер немного утих. Мороз также несколько ослабел — было около 20 градусов ниже нуля. Среди вечных льдов, под темносиним небом полярной ночи, огромное черное озеро, лежавшее рядом с кораблем, выглядело как-то дико и неестественно. На воде быстро образовывался молодой лед, но значительные пространства полыньи все еще оставались открытыми. По черным волнам плыли с севера на юг, медленно покачиваясь, обломки льда, похожие на каких-то сказочных лебедей, залетевших в это мертвое царство.

Как мы ни напрягали зрение, нам не удавалось разглядеть противоположную кромку разводья, хотя видимость заметно улучшалась.

Целый час бродил я с Буйницким вдоль кромки разводья. Оно уходило далеко-далеко на юг, и на всем протяжении его ширина казалась все такой же беспредельной. Никаких выступов, никаких бухточек, никаких перпендикулярных разводьев,

куда бы мог спрятаться «Седов», — льды, словно ножом, были разрублены на две части, причем все, что находилось к западу от этого разрыва, куда-то исчезло.

Когда мы уже возвращались на корабль, я заметил, что молодой лед, образовавшийся вдоль кромки, медленно и бесшумно отходит на чистую воду. Это был верный признак того, что разводье продолжало расширяться. Признаться, становилось немного жутковато: было трудно постигнуть, куда девается весь лед, что сулит нам это необъяснимое явление. Никогда еще я не наблюдал такого быстрого образования гигантских полыней.

Вернувшись в кают-компанию, мы уселись пить чай, выжидая, что произойдет дальше. В 2 часа 50 минут неожиданно раздался глухой удар, и висячая лампа дрогнула и качнулась.

Мы выбежали на палубу. Там уже толпились люди. Они оживленно перекликались, показывая руками куда-то на север.

— Плывет, плывет! — закричал Буторин.

И мы отчетливо увидели, как на чистую воду выплыла огромная льдина длиною около 200 метров и шириной метров в пятьдесят, только что оторвавшаяся от кромки матерого льда метрах в семидесяти от судна к северу. Льдина медленно-медленно поплыла на юг, похожая на большой корабль.

К утру 27 декабря ветер утих совсем. Поземок прекратился. Видимость улучшилась. Благодаря яркому лунному освещению нам удалось более или менее точно определить ледовую обстановку. В вахтенном журнале она была описана так:

«От румба StW до WSW льда не видно. От WSW до NtO видна кромка старого льда в расстоянии около одной мили от судна. От NtO через O до StW — старый лед, в котором на расстоянии около мили от судна на S проходит разводье в направлении O — W. Над водою местами сильные испарения. В молодом льду — разрывы. Много плавающих льдин, оторвавшихся от старого льда, различных размеров».

Я сообщил эти сведения М. П. Белоусову. Командование экспедиции приняло решение: не дожидаясь, пока «Сталинград», который вез уголь нам и ледоколу, подойдет к кромке льда, самим сходить в Баренцбург и погрузить уголь и воду. Это ускорило бы подготовку ледокола ко второму этапу операций. И флагманский корабль повернул на юг.

Тем временем мы продолжали подготовку корабля к выходу из дрейфа. Следовало немедленно все приготовить к поднятию паров, — в случае, если бы льды разредились еще больше, «Седов» мог бы самостоятельно пробиваться навстречу «И. Сталину».

* * *

Самой трудной задачей было — добыть воду для питания котлов. Трофимов, Токарев, Шарыпов и Недзвецкий упорно искали снежницы. Вблизи судна, где толщина спрессованного сжатиями льда достигала 5 метров, они рассчитывали обнаружить такие снежницы, которые еще не промерзли до дна. Выдолбив глубокие лунки, механики пускали в ход 2,5-метровый бур. И хотя бур целиком уходил в лед, нам так и не удавалось добраться ни до пресной, ни до соленой воды.

Пока мы искали снежницы, часть команды занималась очисткой от льда руля и винта, — надо было освободить их от ледяного панцыря, чтобы в нужную минуту пустить в ход машину для маневрирования во льдах. Расчистив вокруг кормы глубокие лунки, Буторин, Мегер, Гетман, Соболевский и Бекасов подрывали лед аммоналом и сплавляли его в разводье по каналу. К вечеру работу пришлось приостановить: из майны всплывало все больше и больше битого льда, а сплавлять его в разводье уже не удавалось, так как лед смерзался.

Когда поиски снежниц окончились безрезультатно, решили пробить лед у самого борта судна, чтобы открыть доступ к соленой воде через кингстон, а пока что накачать вспомогательный котел брандспойтом, опустив шланг в майну, служившую нам для гидрологических работ. Это был довольно рискованный эксперимент: на двадцатиградусном морозе шланги могли быстро замерзнуть. Но другого выхода у нас не было: пары во вспомогательном котле надо было поднимать возможно скорее, чтобы на случай сжатия обеспечить себя мощными паровыми водоотливными средствами. Расчистка же кингстона должна была отнять очень много времени.

И после короткого перерыва на ужин аврал возобновился. Хотя все люди очень устали, работая целый день на льду, отложить этот аврал я не мог. Мы и так должны были благодарить природу за небывало длинную паузу между сжатиями, — уже больше суток прошло с тех пор, как льды развело, а ушедшая на запад кромка льда все еще не вернулась. Такая пауза не могла быть бесконечной, и следовало ждать сжатий с минуты на минуту.

Люди приняли известие об аврале, как нечто само собою разумеющееся. Быстро перетащили на лед брандспойт, установили его близ майны (она находилась в каких-нибудь 5 — 6 метрах от края разводья), протянули шланг на корабль и начали перекачивать воду.

Все без исключения принимали участие в этом аврале. Надо было качать воду возможно быстрее, чтобы шланги не успевали обмерзать изнутри. Ручки брандспойта мелькали вверх

и вниз с молниеносной быстротой. От людей валил пар, хотя мы старались сменяться возможно чаще.

Не без гордости поглядывали мы на наш брандспойт. Сколько раз выручала нас эта немудреная машина. В руках механиков она превратилась в универсальное орудие. Брандспойтом откачивали мы из машинного отделения воду, хлынувшую туда во время аварии в сентябре 1938 года. С помощью брандспойта боролись мы с креном корабля, перекачивая воду из правого котла в левый и обратно. Брандспойтом качали мы воду из снежниц в питьевые цистерны. Брандспойт помог нам очистить льяла, наполненные застоявшейся водой. Сделанный еще в 1912 году московскими металлистами, он работал безотказно и по справедливости считался самым незаменимым предметом на дрейфующем корабле...

В самом разгаре аврала, в 21 час 50 минут, со стороны разводья, успевшего покрыться молодым льдом толщиной в 13—15 сантиметров, донесся знакомый звон и треск. Начиналось сжатие.

— Нажмем, ребята! — крикнул я.

Впрочем, особых приглашений и не требовалось. Ручки брандспойта попрежнему мелькали в воздухе необычайно быстро. Под звучный аккомпанемент ломающегося молодого льда работа шла так быстро, как только это было возможно. Уровень воды во вспомогательном котле постепенно повышался, хотя внутренние стенки шланга уже изрядно обмерзли, и теперь нужно было прилагать большие усилия, чтобы проталкивать через сузившийся канал тонкую струю воды.

После 23 часов звон и треск усилились до предела. При свете луны было отчетливо видно, как быстро сминается и крошится молодой лед. Из мрака уже выступила довольно высоко поднятая над водой кромка матерого многолетнего льда. Она быстро приближалась к «Седову».

— Пожалуй, пора кончать, — сказал я. — Механики! Как в котле? Много еще воды надо?..

— Куда торопиться? Сейчас схожу узнаю, — спокойно сказал Недзвецкий и пошел к трапу.

Послышались голоса:

— Успеем!.. Не в первый раз...

— Наш лед заколдованный, его сжатие не возьмет...

Перебрасываясь шутками, все продолжали работать так же хладнокровно, словно под ногами у них была твердая земля, а не зыбкий, трясущийся лед, готовый в любое мгновение лопнуть. Люди настолько свыклись с подвижками ледяных полей, что эта привычка становилась попросту вредной для дела: Арктика не терпит панибратских отношений с нею; если пренебрегать опасностью, аварии и даже катастрофы немину-

емы. И я решил прекратить работу сразу, как только кромка многолетнего льда подойдет к нашему полю.

— Вода почти в норме. Осталось качать не больше чем полчаса. Ребята разводят огонь в топке... — сказал вернувшийся из кочегарки Недзвецкий.

Я посмотрел на часы. Половина двенадцатого. Успеем ли мы убраться со льда до того, как поля сойдутся?

Прошло пять, десять, пятнадцать минут. Брандспойт захлебывался и хрипел, — шланги промерзли почти насквозь, и вода шла очень медленно. Еще через пять минут послышался глухой удар, и лед сильно затрясся у нас под ногами, — вплотную к корме подошли тяжелые глыбы семидесятисантиметрового льда, образовавшегося в разводьях, которые открылись 7—8 декабря.

Больше медлить нельзя было ни минуты. Я скомандовал:

— Убрать брандспойт и шланги на судно!..

И в тот самый момент, когда мы втянули обмерзший шланг на борт судна, послышался новый, еще более мощный удар — вернувшаяся кромка пака, преодолев сопротивление молодого льда, со всей яростью обрушилась на кромку, оставшуюся у судна. Затрещали, заревели, заухали семидесятисантиметровые льдины, разрушаемые двумя могучими полями. Хотя лед, вернувшийся с запада, значительную часть своей силы растратил на раздробление молодого льда, сыгравшего роль спасительного для нас буфера, он сохранил еще достаточно энергии, чтобы при удобном случае протаранить борт корабля.

И на этот раз, как и 7 декабря, мы были бессильны предпринять что-либо. Утомленные почти круглосуточным авралом, иззябшие, промокшие, стояли мы на палубе, наблюдая единоборство двух кромок льда под самым бортом корабля.

Вот как описано это незаурядное сжатие в нашем вахтенном журнале:

«28 декабря. 0 часов. Сошлись за кормой кромки старого льда. Судно ощутило сильный толчок. В области винта и руля, а также трюма № 3 происходит сильное сжатие и торошение льда толщиной 70 сантиметров. Также торошение старого льда за кормой.

0 час. 32 мин. Возобновилось сжатие льда по всей кромке с левого борта и большой силы по корме.

0 час. 45 мин. В кормовой части судна был слышен сильный удар. Лед торосится вблизи руля и винта.

0 час. 50 мин. Сжатие прекратилось. Образовались торосы вышиной до 3,5 метра по корме и против трюма № 3. Убрали палатку для гидрологических работ...»

На некоторое время наступила тишина. Льды давали нам небольшую передышку. Застучал «Червоный двигун». При

свете электрических ламп мы тщательно осмотрели весь корабль. Никаких повреждений не обнаружили. Я даже радовался тому, что теперь сжатие само создало вокруг кормы огромный ледяной барьер, который мог послужить нам защитой от новых атак пака.

Но радость эта была преждевременной: уже через час послышался знакомый стеклянный звон осыпающихся льдинок, и, выскочив на палубу, я увидел, что весь лед вместе с только что нагромоздившимися торосами быстро отходит от судна на запад. Из наших защитников эти торосы превращались в самых заклятых врагов: при новом сжатии они должны были сыграть роль таранов.

Запись в вахтенном журнале гласит:

«У левого борта судна осталась кромка старого льда шириной у кормы около 1—2 метров и до 5—6 метров в средней части судна. Торос льда остался у судна только против трюма № 3. В пределах видимости по румбам StW через W до NtO крупно-и мелкобитый лед с обломками полей — 8 баллов. Далее видно водяное небо...»

Обстановка стала чрезвычайно серьезной. Вся ответственная вахта в течение суток была разделена на две части: между мной и Андреем Георгиевичем. Я должен был не спать с 8 часов вечера до 8 часов утра, Андрей Георгиевич — с 8 часов утра до 8 часов вечера. Официально это было так. Фактически же приходилось спать лишь урывками, на ходу — по 2 — 3 часа в сутки. Впрочем, и все члены экипажа теперь работали почти без сна. Авралы следовали один за другим.

* * *

В 18 часов 28 декабря «Седов» находился на 81°29′,4 северной широты и 4°24′ восточной долготы. То сжимаясь, то расходясь в стороны, мощные ледяные поля увлекали наше судно все дальше и дальше на юг. Вахтенные отмечали в журнале:

«28 декабря. 8 часов. Лед продолжает разводить.

10 час. 45 мин. На разводье образовался молодой лед толщиной в 2 — 3 сантиметра.

17 часов. Молодой лед отошел от кромки старого. Разводье расширяется.

17 час. 30 мин. Ширина между старым льдом и образовавшимся с утра достигает 70 — 100 метров.

19 час. 40 мин. Над разводьем началось сильное испарение.

20 часов. Началось сжатие молодого льда на разводье.

24 часа. Подошло вплотную к кромке льда у судна несколько старых льдин размерами по 30—50 квадратных метров. Во льду по правому борту почти параллельно судну проходит трещина в расстоянии около 6 метров от борта. Трещина, уходя с севера на юг, соединяется с разводьем по левому борту.

29 декабря. До 6 час. 30 мин. с небольшими перерывами происходило сжатие молодого льда в разводье по левому борту. В 6 час. 30 мин. к кромке старого льда подошло несколько больших льдин, и сжатие прекратилось.

16 час. 30 мин. Начало разводить молодой лед на разводье по левому борту.

17 час. 30 мин. Разводье в молодом льду достигает ширины 100 метров.

21 час. 45 мин. По корме слабое сжатие молодого льда на разводье. Лед приподнимается. Против носовой части судна на разводье чистая вода.

22 часа 15 мин. Сжатие молодого льда по корме прекратилось.

23 часа. Сжатие возобновилось...»

Льды играли с кораблем. Все время приходилось быть начеку, все время надо было ждать новых и новых сюрпризов.

В час дня 29 декабря во вспомогательном котле началось парообразование, а еще два часа спустя давление пара уже достигло полутора атмосфер. Теперь было бы совсем нетрудно в случае нужды довести его до нормального уровня и пустить в ход мощные водоотливные средства и вспомогательные механивмы.

* * *

После того как лед треснул у правого борта, «Седов» мог с часу на час оказаться со своим крохотным ледяным островком посредине широкого разводья. От правой до левой кромки осколка льдины, державшейся вокруг корабля, оставалось каких-нибудь 20 — 25 метров. Необычайно твердый, многолетний лед, спрессованный сжатиями, перемешанный со шлаком, консервными банками, кусками леса и прочим мусором, накопившимся за годы дрейфа, цепко держал судно в своих объятиях.

В этом мощном льду у самого борта судна мы в течение нескольких суток прорывали глубокую шахту, чтобы открыть доступ воды к кингстону, питающему главные котлы.

Эту трудную работу выполняли Буторин, Соболевский, Гетман, Бекасов и Мегер. Вначале они вырубили в твердом, как камень, льду котлован. Потом, когда котлован был углублен метра на полтора, устроили над ним некоторое подобие шахтного подъемника: через блок была перекинута веревка, на конце которой привязали сплетенную из прутьев корзину. В корзине люди опускались вниз, в ней же поднимали «нагорá» вырубленный лед. Сверху шахта освещалась люстрой, спущенной с борта корабля.

Когда глубина шахты достигла 4 метров, работа стала опасной: в любую минуту снизу могла прорваться вода, которая мгновенно затопила бы шахту и находившихся в ней людей.

Вечером 30 декабря ледяная шахта была углублена до 4,2 метра. К кингстону, который выходил сквозь борт судна на глубине примерно 3,5 метра, пришлось пробить боковой ход длиной в 2 метра и высотой в 160 сантиметров. Судя по всем признакам, вода была где-то совсем рядом: пешни звенели более глухо, а лед стал податливее; кое-где выступили капли влаги. Пора было нанести решительный удар.

Этот последний удар произвел руководитель бригады, окалывавшей кингстон, — Буторин. Обвязавшись веревкой вокруг пояса, он вооружился заранее приготовленной пешней с длиннейшей деревянной ручкой и спустился вниз. Соболевский и Бекасов крепко держали конец веревки, готовые по первому же сигналу быстро поднять своего бригадира. Механики отправились в машинное отделение, чтобы проверить поступление воды через кингстон.

Со дна шахты доносились размеренные глухие удары. Буторин методично, не торопясь, углублял ледяной колодец. Вдруг что-то звякнуло, послышался сильный шум воды, и боцман громко крикнул:

— Поднимай!..

Через минуту Буторин был уже на поверхности. Отряхиваясь от воды, он сказал с каким-то удивлением:

— Шибко бьет. Настоящий фонтан!..

Мы заглянули внутрь шахты. Действительно, со дна ее била высокая струя, искрившаяся при свете электрических ламп. Колодец быстро заполнялся водой.

Бригада ледорубов сделала свое дело. Всю тяжесть дальнейшей работы должны были принять на себя механики. Как только вода затопила наружное отверстие кингстона, она проникла в сложную систему трубопроводов. В машинном отделении стоял девятнадцатиградусный мороз, вода могла замерзнуть. Вооружившись паяльными лампами, механики всю ночь ползали под трубами, обогревая их. Только под утро главные котлы были заполнены водой.

Механики решили во что бы то ни стало своими силами, не дожидаясь прибытия ледокола «И. Сталин», подготовить все механизмы к походу.

Белоусов, который прекрасно знал, как трудно это сделать, предложил во время одной из бесед по радиотелефону свою помощь:

— Пусть ваши ребята не надрываются. Подойдем к вам, — всех своих орлов пошлю на «Седова». Бери, сколько потребуется!..

Зная о замысле своих механиков, я ответил:

— Пожалуй, обойдемся своими силами...

Все же, вернувшись из радиорубки, я рассказал механикам

о предложении капитана ледокола «И. Сталин». Это сообщение вызвало самый неожиданный эффект: люди восприняли его, как кровную обиду.

— Что же, они нас за работников не считают? Никого в машинное отделение не пустим! — упрямо заявляли они. И работа у машины продолжалась почти без перерыва — круглые сутки.

Авралы действуют заразительно. И вскоре я заметил, что Буторин и Гаманков, которые уже закончили крепление грузов по-походному, ходят как в воду опущенные. Я спросил боцмана:

— Что случилось, Дмитрий Прокофьевич?

Вначале он замялся, но потом внезапно выпалил:

— Как же это так получается? В машине вон люди работают и работают, день и ночь, а мы с Гаманковым вроде пассажиров. Отработали свое — и на покой...

— А разве это так плохо?

— Неловко выходит! Позвольте нам с Гаманковым, Константин Сергеевич, сверх плана подготовить кубрик для вновь прибывающих членов экипажа...

Отказать боцману было невозможно. Я знал, что это была бы смертельная обида: его беспокойная натура никак не могла примириться с тем, что кто-то работает на корабле больше, чем он.

Получив разрешение, Буторин и Гаманков с какой-то особенной страстью взялись за дело. Глядя на них, можно было подумать, что они всю жизнь только и мечтали об этой работе. По вечерам, после окончания рабочего дня, они вооружались ведрами с теплой водой и тряпками и отправлялись мыть давно заброшенный, грязный кормовой кубрик. Потом его выкрасили масляной краской. Потом убрали и выкрасили баню. Потом взялись мастерить деревянные койки для будущих жильцов кубрика...

В хлопотах мы не успели даже как следует отпраздновать Новый год, хотя эту, третью по счету, новогоднюю встречу предполагалось провести особенно пышно. Теперь уже незачем было экономить продукты, и камбуз выдавал все самое лучшее из того, что осталось в наших кладовых.

К вечеру 31 декабря стол в кают-компании ломился от праздничных яств. Здесь были два копченых окорока в замысловатых бумажных украшениях, разнообразные закуски и вина, торты и прочая лакомая снедь. Хотели доставить в кают-компанию даже прошлогоднюю елку, которая бережно сохранялась в одном из помещений на верхней палубе, но в этот вечер дул такой сильный ветер, что все украшения ветхой елки были бы уничтожены, если бы мы попытались пере-

нести ее в кают-компанию. Поэтому пришлось обойтись без елки.

Праздничное настроение с раннего утра подогревали многочисленные приветствия, которые мы получали на этот раз в утроенном объеме. Больше чем когда-либо прибыло и запросов от редакций газет. Только на мою долю пришлось 25 заказов на статьи, очерки и приветствия. Редакция «Полярной правды» предупредительно сообщила даже заголовок статьи, которую я должен был написать: «Здравствуй, Большая земля!» Но при всем желании мне не удалось выполнить и десятой доли всех этих заказов: как раз в канун Нового года мы были чрезвычайно загружены работой.

За несколько часов до встречи Нового года механикам удалось поднять пар в главных котлах. В 18 часов 40 минут ветер резко перешел к востоку и усилился до 6 баллов. Началась пурга. Мы ждали новых подвижек, которые могли освободить корабль от ледяной чаши, и усиленно готовились к пуску машины в ход.

В полночь свободные от работы члены экипажа собрались в кают-компании. Мы провозгласили традиционный тост за отца и друга советских полярников — товарища Сталина и за счастливое окончание дрейфа. После короткой застольной беседы все разошлись по своим рабочим местам. Механики приходили в кают-компанию по очереди, на ходу вытирая замасленные руки паклей. Посидев у стола минут десять, они торопливо возвращались в машинное отделение.

Уже через 55 минут после начала Нового года послышался звон и треск ломающегося молодого льда, — в разводье по левому борту началось сжатие. Временами это сжатие достигало значительной силы, и судно испытывало толчки. До самого утра продолжались подвижки. Только в 7 часов 50 минут наступила тишина, и мы смогли немного отдохнуть.

Всеобщее увлечение авралами, конечно, имело свою положительную сторону. Оно поддерживало в коллективе дух соревнования, заставляло забывать об опасностях, которым мы подвергались, помогало людям сохранять самообладание. Но в то же время нельзя было допускать физического истощения команды. Три арктические зимовки подточили здоровье людей, и такое перенапряжение крайне вредно отражалось на них.

Трофимов, Ефремов и некоторые другие бродили по судну, как тени, еле волоча ноги и буквально засыпая на ходу. Между тем в любую минуту льды могли настолько решительно атаковать корабль, что нам пришлось бы спешно эвакуироваться на лед, унося с собой аварийные запасы, уложенные на палубе. Значит, нужно было поставить дело так, чтобы лю-

ди сохраняли максимум работоспособности. И за ужином, когда все члены экипажа собрались вместе, пришлось объявить:

— Пора, товарищи, кончать со штурмовщиной. С завтрашнего дня на корабле вводится восьмичасовой рабочий день. Только чрезвычайные обстоятельства могут нарушить это правило...

Распоряжение о переходе на восьмичасовой день было встречено с явным неудовольствием, но все же после этого круглосуточных авралов в машинном отделении почти не было. Правда, частенько под разными предлогами после официального рабочего дня люди проникали в машинное отделение и что-то там делали, но эти вылазки уже не имели ничего общего с «всенощными бдениями», как у нас шутя прозвали бесконечные ночные работы механиков.

Если нам и не удалось полностью осуществить восьмичасовой рабочий день, то, во всяком случае, восьмичасовой отдых был обеспечен для большинства членов экипажа.

ПОСЛЕДНИЕ МИЛИ

Ледокол «И. Сталин» закончил бункеровку углем в рекордный срок, и вечером 1 января я получил телеграмму:

«В 13 часов вышел из Баренцбурга. Принял 1 175 тонн угля. Больше сортированного угля не было, ушел недогруженным. В 20 часов — широта 78°14′, долгота 10°28′ восточная, восточный ветер 6 баллов. Новогодний привет. *Белоусов*».

Видимо, и на ледоколе «И. Сталин» встреча Нового года прошла не лучше нашей!..

Пока «И. Сталин» продвигался на север, «Седов» дрейфовал дальше и дальше на юг. В 17 часов 1 января он находился на 81°06′,0 северной широты и 3°09′ восточной долготы. В 19 часов 2 января мы спустились до широты 81°01′,9 и долготы 3°18′. С каждым часом становились все явственнее признаки приближения к кромке льдов. Количество разводьев в районе «Седова» возрастало. Вечером 2 января от севера через восток до востоко-юго-востока было видно водяное небо.

Наконец в этот же вечер совершенно неожиданно были отмечены первые отзвуки отдаленной океанской зыби. Работая с теодолитом, Буйницкий заметил, что пузырек воздуха в уровне медленно перемещается с севера на юг и обратно. Эти колебания происходили строго периодически, словно во время качки.

Буйницкий немедленно сообщил мне об этом странном явлении. Качка в дрейфующем льду? Это предположение ка-

залось совершенно невероятным, но я все же отправился к теодолиту. В самом деле, уровень показывал, что судно медленно, почти неуловимо покачивается.

Я снял уровень с теодолита и побежал с ним в кормовой кубрик. Установив уровень здесь в горизонтальной плоскости, мы с огромным волнением глядели на воздушный пузырек, заключенный в трубочке с прозрачной жидкостью. Вот он дрогнул, пополз на север, потом остановился, пополз обратно, ушел на юг и снова через строго определенный промежуток времени вернулся...

Отправившись в радиорубку, я набросал донесение, которое Полянский тотчас передал на ледокол «И. Сталин» .

«Наблюдается равномерное килевое покачивание судна, хорошо ощущаемое уровнем. Все благополучно...»

Но на ледоколе в это время были озабочены новым, совершенно неожиданным осложнением: пароход «Узбекистан», который вез в своих трюмах несколько сот тонн пресной воды для котлов «И. Сталина» и «Седова», вдруг сел на камни у южной оконечности острова Форланд. Капитан «Узбекистана» просил помощи.

Командование экспедиции было вынуждено повернуть ледокол назад и полным ходом направиться к терпящему бедствие судну. Мы не могли возражать против такого решения,— в данную минуту положение у «Седова» было менее опасно, чем у «Узбекистана». И все же отсрочка подхода ледокола была для нас неприятной неожиданностью.

К счастью, ледоколу не пришлось задержаться у острова Форланд. М. П. Белоусов по радио разрешил капитану «Узбекистана» слить пресную воду за борт. Облегченный «Узбекистан» был поднят приливом и сам, без посторонней помощи, сполз с камней.

Потеряв на этой операции восемь ходовых часов, ледокол снова направился к «Седову».

До 79°40′ северной широты ледокол «И. Сталин» дошел по чистой воде, но затем ему пришлось войти в тяжелые льды. Немногим больше одного градуса разделяло теперь наши корабли. Но какой это был трудный градус!

Всю ночь со 2 на 3 января ледокол упорно пробивался на север, освещая путь мощными прожекторами; мела пурга, дул холодный западный ветер. К 7 часам утра «И. Сталин» достиг 80°08′ северной широты. Дальше лежали сплоченные торосистые поля, среди которых трудно было отыскать не только разводье, но даже трещину. Все же капитан флагманского корабля не сдавался. Он вновь и вновь атаковывал льды, прокладывая путь к «Седову».

* * *

3 января в 9 часов утра, как обычно, все люди «Седова» разошлись по своим рабочим местам. Из кают доносилось потрескивание и шипение, — механики пробовали батареи парового отопления, которые с часу на час должны были заменить нам камельки. Буторин и Гаманков убирали помещения. Андрей Георгиевич, стоявший на вахте с 8 часов утра, готовил очередные метеосводки и приводил в порядок вахтенный журнал.

Буйницкий тщетно пытался «поймать» в просветах низко опустившихся облаков хоть одну звезду, чтобы определить координаты «Седова», — нам очень важно было узнать, как далеко находится от нас ледокол.

Часов в одиннадцать Буторин зачем-то вышел на палубу. Взглянув на горизонт, он увидел нечто такое, что приковало его к месту и на миг лишило дара речи: где-то на юго-востоке мелькнул как бы луч прожектора.

Вначале наш боцман не поверил собственным глазам. Уже несколько раз его жестоко обманывали звезды, которые он принимал за огонек ледокола. Быть может, и на этот раз на горизонте мелькнула звезда в просвете между облаками?

Буторин вглядывался в темноту. Через несколько минут видение повторилось.

Боцман подозвал Андрея Георгиевича, указал ему на то место, откуда мигал луч прожектора, а сам бросился разыскивать меня.

Я сидел в кают-компании, когда туда стремглав влетел Буторин. На его лице можно было прочесть одновременно и радость, и смущение, и удивление, и какую-то неуверенность в самом себе.

— Константин Сергеевич! — выпалил боцман. — На зюйд-зюйд-осте прожектор!..

Я усомнился. Мало ли что может почудиться, когда ждешь не дождешься встречи с ледоколом! Все же на всякий случай мы вышли из кают-кампании и поднялись на мостик. За нами гурьбой повалили на палубу наблюдатели-добровольцы.

Было темно. На небе ни одной звезды, — низко ползущие облака обложили весь горизонт. Густой мрак скрадывал все, что находилось дальше 10 — 20 метров от судна.

— Ну, где же прожектор? — спросил я Буторина.

Боцман отвечал виноватым тоном:

— Вон там, на зюйд-зюйд-осте было видно...

Андрей Георгиевич подтвердил:

— Был, был... Я тоже видел...

Минут пять вглядывались мы в темноту. Ничего, кроме смутных очертаний торосов, нагроможденных близ судна, разглядеть не удавалось. И вдруг, в тот самый момент, когда мы уже хотели сойти с мостика, на юго-юго-востоке мелькнул далекий голубоватый отсвет, — какая-то светлая черта, похожая на луч прожектора, пересекла горизонт и уперлась в тучу, образовав характерный отблеск.

— Вот!.. Вот!.. — раздались со всех сторон голоса.

— Зря я не говорил бы, — с гордостью произнес боцман, к которому разом вернулось его самообладание и спокойствие.

С огромным нетерпением ждали мы теперь очередного срока радиосвязи с ледоколом, — хотелось проверить правильность наших предположений. И в 2 часа дня я вызвал к радиотелефону Белоусова:

— Видим вас на юго-юго-востоке! Для того чтобы лучше убедиться, хорошо бы поставить минуты на две-три прожектор вертикально...

Белоусов ответил:

— Константин Сергеевич, будем итти только вперед, назад возвращаться не будем. Лед очень тяжелый, с удара прохожу три-четыре метра. Винты заклинивает. Возьму немного к западу. Судя по нашим расчетам, до «Седова» осталось по прямой миль тридцать — тридцать пять. Прожектор сейчас направим в зенит...

Мы снова высыпали на палубу. На юго-юго-востоке была попрежнему смутно видна почти горизонтально полоска голубоватого света, упирающаяся в облака. И вдруг эта полоска вздрогнула и начала выпрямляться. Достигнув вертикали, она замерла.

— Ура!..—закричали на палубе.—Прожектор!.. Прожектор!..

Этот далекий голубой луч радовал нас. Он как бы звал, манил «Седова» к югу, обещал скорую встречу с долгожданным ледоколом. Теперь даже закоренелые скептики заговорили о том, что наш дрейф близится к концу.

Как хотелось нам подать ледоколу «И. Сталин» ответный сигнал! Но из-за нелепой случайности мы были лишены возможности это сделать: как раз накануне наш старший механик, вынув из прожектора зеркало, чтобы протереть его, поскользнулся и упал. Зеркало разбилось на мельчайшие кусочки.

Я решил попытаться заменить чем-либо разбитый прожектор. У нас сохранилась мощная лампа в 1 000 свечей. Присоединив ее к проводке, мы зацепили лампу фалинем и начали осторожно подтягивать под самый клотик гротмачты.

Вызвав еще раз по телефону капитана ледокола, я сообщил:

— Прожектор видим ясно, совершенно ясно на юго-юго-востоке. Через полчаса подготовим свое освещение. Желаю успеха!..

В 15 часов наша тысячесвечовая лампа была поднята под клотик. Механики пустили в ход «Червоный двигун», и лампа вспыхнула ярким светом. Но, к сожалению, ее свет не мог заменить направленного луча прожектора, и некоторое время спустя пришлось лампу выключить.

В 12 часов 50 минут 3 января нам и штурманам ледокола «И. Сталин» удалось одновременно определить свои координаты. «Георгий Седов» находился на 80°56′,0 северной широты и 3°10′ восточной долготы. «И. Сталин» в то же самое время был на 80°33′ северной широты и 4°15′ восточной долготы.

Итак «Георгий Седов» и «И. Сталин» к вечеру 3 января сошлись во льдах как будто бы на очень короткую дистанцию. Не больше трех часов понадобилось бы ледоколу, чтобы преодолеть это пространство, если бы оно было заполнено более или менее разреженным льдом. Но законы арктического мореплавания учат, что самый короткий по расстоянию путь во льдах далеко не всегда является самым коротким путем по затраченному времени. И в самом деле, для того чтобы пройти эти 20—25 миль, мощному ледоколу потребовалось затратить не день и не два, а целую декаду. Только 13 января «И. Сталин» после долгой и упорной борьбы с многолетними льдами подошел к «Седову».

На нашем корабле дни с 3 по 13 января также прошли в упорном труде и серьезных заботах. Но эти заботы были совсем иными, нежели те, которые испытывало командование ледокола. В то время как флагманский корабль штурмовал полосу многолетнего пака, «Седов» испытывал серьезные неудобства от... обилия чистой воды. Окончательно оторвавшись от поля, вместе с которым мы дрейфовали больше года, наше судно беспомощно болталось посреди огромной полыньи. За все десять дней оно не испытало ни одного серьезного сжатия. Такое резкое различие в обстановке, окружавшей корабли, которые находились почти что рядом, представляло собой крайне редкий в морской практике и весьма поучительный случай. Поэтому на обоих судах с огромным вниманием следили за развертыванием событий.

* * *

«Седов» уже 3 января был полностью подготовлен к плаванию. Мы могли начать самостоятельную борьбу со льдами в тот же момент, как только нам удалось бы освободиться от тяжелой ледяной чаши, сковывавшей руль и винт. Нам остава-

лось терпеливо ждать, когда наступит этот момент, бодрствуя на своих постах. Я вернулся к своему дневнику, — благо теперь можно было выкроить время для записей, — и последовательно, час за часом, регистрировал в нем ход событий, развертывавшихся в эти дни.

«4 января. 80°48′,0 северной широты, 2°57′ восточной долготы. После долгого перерыва снова берусь за перо. Событий много, и все они так значительны!

Сейчас по гринвичскому времени, по которому мы живем, 6 часов утра, но никто еще не ложился спать. Весь экипаж взбудоражен, люди ждут, что встреча с флагманским кораблем состоится с часу на час.

Боюсь, что это все же не совсем так. Ледокол за эту ночь не смог приблизиться к нам ни на одну милю.

Только что я разговаривал с Белоусовым. Он сообщил, что ледокол попал в тяжелые поля и вокруг него идет сильное сжатие. Вырастают огромные торосы. Чтобы зря не тратить уголь, командование экспедиции решило выждать до перемены обстановки.

Михаил Прокофьевич просил, чтобы мы еще раз проверили, виден ли прожектор ледокола. Я выслал из радиорубки на палубу Бекасова; он потушил наш своеобразный маяк —лампу, поднятую на гротмачту, — и несколько минут вглядывался в темноту. Однако ничего разглядеть не удалось, — горизонт закрыт низкими облаками.

Значит, будем ждать лучших времен. Хорошо и то, что в районе «Седова» не заметно никаких признаков сжатия, которое так беспокоит ледокол...

12 часов. Немного поспал, чувствую себя бодрее. На «Седове» судовые работы продолжаются своим чередом. Механики заканчивают оборудование парового отопления.

В кают-компании камелек уже не топится. Удивительная вещь! Все время кажется, что чего-то нехватает. Нет прежнего уюта. Не кипит, как прежде, чайник на камельке, не потрескивает уголь, не пышет жаром железная труба. Сколько мы мучились с этими камельками, а вот — нет их, и уже начинаем скучать по ним. Что значит сила привычки!

Только что получил телеграмму от Белоусова. Ледокол стоит на прежнем месте в десятибальном торосистом льду. Лед форсировке не поддается. У них, как и у нас, дует северный ветер. Значит, будем дрейфовать, так сказать, коллективно до тех пор, пока ледокол не вырвется из западни, в которую он попал.

23 часа. Все время дуют ветры северной половины горизонта. Свирепствует метель. На горизонте дымка: огней «И. Сталина» не видим.

Буйницкому удалось определиться. За сутки нас снесло к югу на 8 миль. Это неплохо. Хуже то, что одновременно мы подвинулись на 13 минут по долготе к западу. Чем ближе к Гренландии, тем меньше шансов на скорый выход из льдов.

Ледокол, скованный льдами, попрежнему стоит на месте...

5 января, 10 часов утра. Полная перемена! Ветер совершил поворот на 180 градусов и теперь дует с юго-востока. Настоящий свежий зюйд-ост с низовой метелью. Это значит, что наш дрейф на юг по меньшей мере замедлится, если не прекратится. Атмосферное давление падает, температура повышается. Надо ждать нового усиления ветра и подвижек.

Токарев только что пустил в ход аварийный двигатель, и корабль озарился электрическим светом. Свет нужен для работы в машинном отделении: там механики ремонтируют центробежную помпу и набивают сальники главной машины, — последняя работа перед пуском в ход!

Пользуясь случаем, мы включили и свои лампочки. Как-то непривычно писать при электрическом свете — он кажется слишком ярким после наших керосиновых коптилок.

Кинооператоры, находящиеся на борту «И. Сталина», убедительно просят не убирать нашего зимовочного оборудования. Они хотят, чтобы мы сохранили в неприкосновенности облик дрейфующего корабля. Идя им навстречу, решил оставить в первобытном виде все, что только возможно.

Впрочем, говоря откровенно, мы и сами лишь скрепя сердце ломаем обстановку, с которой так свыклись за эти годы. Боюсь, что мне захочется и в своей московской квартире установить камелек, завесить окна собачьими шкурами и при свете керосиновой лампы распивать чай, пахнущий дымом...

16 часов. 80°48′,0 северной широты, 1°48′ восточной долготы. Ледокол, наконец, двинулся с места. Уже в час дня свет его прожектора был отчетливо виден на юго-востоке. Когда прожектор тушили, на том же месте виднелось смутное зарево огней ледокола.

Мы снова зажгли свою лампу на гротмачте, но на ледоколе ее так и не увидели.

Час тому назад я разговаривал по радиотелеграфу с Белоусовым. Вот что он передал:

— Сегодня вновь пытался пробиваться, но ход имел только на ост и вест. В направлении на север все время втыкался в тяжелый, невзломанный массив. Пришлось опять остановиться, чтобы не расходовать зря уголь. Определялись астрономически, совмещая определение с пеленгом «Седова». Получается: широта 80°35′, долгота седовская. Конечно, при таком горизонте возможны ошибки, но не думаю, чтобы много ошибся. Буду светить прожектором. Пожалуйста, посмотри — видно

или нет. Между прочим, подвинулись на восток около одной мили, а пеленг изменился на семь градусов. Это говорит о том, что находимся близко...

Я ответил, что прожектор мы видим хорошо, подробно рассказал о ледовой обстановке, окружающей «Седова», и снова посоветовал искать дорогу к нам с юго-запада. Не может быть, чтобы тяжелый, невзломанный массив, о котором говорит Михаил Прокофьевич Белоусов, тянулся беспредельно!

В районе «Седова» разводья с каждым часом расходятся все шире.

Начиная с 10 часов утра, в пределах видимости на всех 32 румбах начали появляться одна за другой трещины, идущие с севера на юг. Местами видим водяное небо.

6 января, 1 час 30 мин. Только что собрался лечь спать, как прибежал Александр Александрович Полянский с чрезвычайным известием: на юго-востоке очень явственно видны огни ледокола. Похоже на то, что ледокол подходит к нам.

Вскочил и бросился на палубу. Действительно, ледокол был совсем близко. Даже наши собаки Джерри и Льдинка почувствовали его приближение: выбежав на лед, они до хрипоты лаяли на далекие огни. Видимо, их скудному воображению рисовалось на горизонте нивесть какое чудовище.

Распорядился включить лампу на гротмачте, — авось, теперь нас заметят! И действительно, через несколько минут радисты флагманского корабля вызвали Полянского и сообщили:

«Видим ваш огонек...»

3 часа. Что я хотел сказать?.. Предыдущую запись пришлось оборвать из-за медведицы, которую я только что застрелил.

Надо все описать по порядку.

Сначала ко мне примчался Недзвецкий, который, кажется, становится настоящим специалистом по обнаружению зверя, — ему везет на медведей. Недзвецкий заявил:

— Константин Сергеевич! Под самым бортом медведь!..

Схватив винтовку, я выбежал на палубу. Действительно, в десяти шагах от борта топтался мохнатый белый зверь. Видимо, он был голоден и искал поживы.

Мне стало жалко его, и я опустил винтовку. Зачем он нам? Ведь мы уже скоро встретимся с ледоколом и сумеем пополнить свои запасы более ценными продуктами, чем медвежье мясо. Но потом я заметил рядом со зверем два маленьких белых пятнышка. Это были медвежата. Если бы поймать их и привезти с собой в подарок Московскому зоопарку! Обычно медвежата не отходят от убитой матери и поймать их не трудно. Соблазн был велик.

Вскинув винтовку, я выстрелил. Медведица упала на лед. Медвежата начали ее обнюхивать. Услышав выстрел, вся команда высыпала на палубу. Вооружившись грузовыми сетками, Буторин, Гаманков и Бекасов спустились на лед ловить медвежат.

Медвежат так и не поймали. Только вышли наши звероловы со своими сетями на лед, медвежата прижались друг к другу да так, бок о бок, и рванулись в темноту. Пробовали их догонять, — куда там! Ускакали в три минуты.

Ну, ничего. По крайней мере, угостим команду «И. Сталина» экзотическим блюдом — медвежьими отбивными.

10 часов. 80°49′,5 северной широты, 2°10′ восточной долготы. Кажется, медвежьи отбивные придется съесть нам в одиночестве. Ледокол до сих пор не может сдвинуться с места. Погода отвратительная: туман, снег, низкая облачность. Хотя мы стоим почти что рядом, временами огней «И. Сталина» не видно.

15 часов. Недавно из трещин, образовавшихся в молодом льду, донеслись какие-то странные звуки: будто из какого-то отверстия с силой вырывается воздух. Звуки мощные. Наши поморы говорят, что это сопят звери — тюлени или нерпы. Теперь понятно, зачем возле корабля бродила медведица с медвежатами. Она явилась в гости к тюленям, а не к нам.

23 часа. Положение остается без перемен. Оказывается, 5—6 миль, разделяющие нас и ледокол, труднее пройти, чем путь от Баренцбурга до этих мест. Сейчас дует северо-северо-восточный ветер силой 6 баллов. Пурга. Огни «И. Сталина» не видны. И только наши собаки каким-то непостижимым образом чуют ледокол. Они попрежнему выбегают на лед и лают в ту сторону, где он стоит.

7 января. 80°44′,5 северной широты, 2°00′ восточной долготы.

3 часа. Все то же: туман, дымка, низкая облачность, капризный, меняющийся ветер. То задует западный ветер, то южный. Огни ледокола дразнят нас, появляясь и теряясь во мраке.

В 17 часов, когда немного прояснилось, отчетливо увидели на востоке водяное небо. Это след разводья, которое уже давно держится в той стороне. Оно проходит почти прямо с севера на юг. Разводье упрямое — никак не сдается морозу. Только затянет его молодым льдом, оно опять разойдется.

Вечером удалось определиться. Выходит, что за трое суток мы продвинулись лишь на 3,5 мили к югу. Зато на запад нас отнесло почти на целый градус. Это мне совсем не нравится. Нет никакого желанья перебираться в западное полушарие.

Радисты, внимательно следящие за всеми передачами с «И. Сталина», сообщают, что ледокол час тому назад поднял пары и снова начал форсировать лед, — где-то по левому борту от него отыскали разводье, и сейчас ледокол пытается пробраться к этому разводью, чтобы подойти к нам с запада.

8 января, 19 часов. Внимательно следим за огнями «И. Сталина». Вначале ледокол двигался на запад. Потом он остановился и медленно-медленно двинулся обратно — на восток. Сейчас ледокол стоит на месте. Оттуда передают, что у борта корабля снова началось торошение. Вокруг него — сплошные поля тяжелого многолетнего льда.

Как это ни странно, мы, находясь рядом с ледоколом, не только не испытываем сжатия, но, наоборот, наблюдаем непрерывное разрежение льда. В 17 час. 30 мин. на востоке, в расстоянии полутора километров от судна, явственно видели трещину, которая быстро расходилась, превращаясь в разводье. Трещина, проходящая под правым бортом, также расходится. Наш крохотный ледяной островок отходит все дальше от кромки пака. Скоро начнем плавать чистой водой в разводье.

Сейчас, когда пишутся эти строки, мы наблюдаем почти невероятное: в Арктике зимой идет дождь! Температура поднялась до плюс 1 градуса, и тучи, принесенные южными ветрами, плачут над «Седовым» горькими слезами.

Воспользовавшись тем, что снег подтаял и промок, неутомимые Буторин и Гаманков убирают палубу, сбрасывают тяжелую снежную массу, пропитанную водой. Наконец-то наша палуба примет приличный вид...

Да, чуть было не забыл! Утром к левому борту корабля подходил медведь, но испугался собачьего лая и быстро убежал. Я сходил на лед и осмотрел следы. Они проходят в 50 метрах от судна и ведут на запад. Судя по следам, приходил к нам довольно матерый гость.

9 января, 15 часов. Наш корабль превратился в плавучий остров... Произошло это так.

После дождя, который шел до полудня, мы почувствовали, что «Седов» вместе со своей ледяной чашей медленно отходит от кромки пака. Потом в молодом льду под левым бортом открылась огромная трещина. Она соединилась с трещиной, которая идет вдоль правого борта, и быстро разошлась в большое разводье.

Очутившись со своей льдиной на чистой воде, «Седов» начал беспомощно разворачиваться. За последние полчаса судно повернулось на 78 градусов.

А ледокол, находящийся в 4—5 милях от нас, все еще

стоит: он попрежнему блокирован льдами и не может двинуться ни назад, ни вперед.

18 часов. Полная иллюзия свободного плавания! Разводье расширилось до 700 метров. Оно уходит к югу и кончается на пределе видимости — где-то в миле от нас. На север разводье уходит метров на восемьсот и затем поворачивает на северо-восток.

Южный ветер разводит в полынье волну. Волны лижут нашу льдину. Когда вода сбегает, на льду остается зеленоватое фосфорическое свечение. С большим волнением слежу я за ним. Как давно я не был в южных морях!.. Ведь так вот фосфоресцируют волны Индийского океана!..

Только что ко мне зашел Андрей Георгиевич и сообщил, что от нашей ледяной чаши оторвался довольно большой кусок. Теперь наше судно находится в середине льдины шириной каких-нибудь 40 метров и длиной около 100 метров. Оно плавает по разводью и часто разворачивается. Сейчас наш компасный курс — 13 градусов.

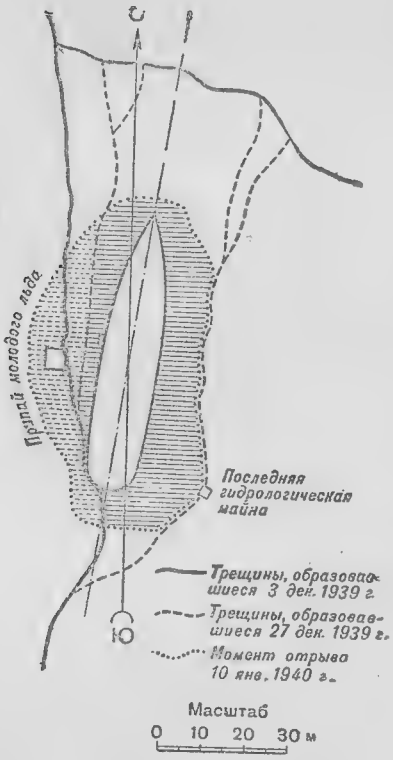
Судя по всем признакам, мы находимся недалеко от кромки льдов, где происходит окончательное разрежение их. Вокруг — огромные пространства чистой воды. Повсюду виднеются новые и новые разводья. Такая ледовая обстановка не может быть чисто местным явлением. Если бы только корпус судна освободился от ледяной чаши, мы немедленно попытались бы самостоятельно выйти из льдов, — на юго-западе почти наверняка можно найти выход.

Но люди настолько утомлены, что было бы просто бесчеловечно заставлять их сейчас взрывать лед, сковывающий наш руль и винт. Это очень трудоемкая работа, которую начнем только тогда, когда в этом возникнет острая необходимость. Кроме того, сейчас было бы рискованно оголять руль и винт, — угроза сжатий все еще сохраняет свою силу. Разрушив весь лед у кормы, мы поставим под удар наиболее уязвимые части судна. Пока руль и винт укрыты прочным ледяным панцырем.

19 часов. Только что вернулся с палубы. Разводье справа увеличилось еще более. Наш пловучий остров ветром относит на середину разводья. Во всех направлениях видна чистая вода. На восток-северо-восток она уходит до предела видимости. Разводье покрыто крупно- и мелкобитым льдом. На горизонте в различных направлениях, преимущественно на северо-востоке и востоке, видно водяное небо.

10 января. 81°11′,4 северной широты, 3°49′ восточной долготы.

8 часов. Всю ночь плавали. Судно, как слепой котенок, тычется носом то в одну, то в другую кромку льда.



Ледовая обстановка 10 января 1940 г.

Вначале поплыли на запад, разворачиваясь то в одну, то в другую сторону. В 3 часа 55 мин. уткнулись в кромку большой льдины. Корму начало заносить вправо, и постепенно судно развернулось почти под прямым углом; компасный курс изменился с 39 до 320 градусов. Потом ветер снова потащил нас на восток.

В 6 час. 30 мин. мы находились как раз на середине нашего разводья, а двадцать минут тому назад уткнулись в какую-то льдину на севере. Компасный курс опять изменился до 346 градусов.

Наши собаки, впервые за всю свою жизнь узнавшие, что такое плавание, никак не могут сообразить, почему приятная и удобная для их лап твердь сменилась какой-то подозрительной соленой влагой. Они все время норовят перебраться на лед.

Эти попытки чуть-чуть не стоили жизни бедной Льдинке. Когда мы подошли к какой-то кромке, она обрадовалась и перескочила на лед. Но судно стало отходить. Сообразив, что она остается в одиночестве, Льдинка подняла жалобный вой на все Гренландское море.

Пришлось срочно накачать резиновую шлюпку и предпринять «спасательную экспедицию». Шлюпку уже спустили с борта, когда наш пловучий остров еще раз на миг подошел к кромке, и собака одним прыжком перемахнула обратно.

Теперь Льдинка весьма подозрительно относится ко всему, что лежит по ту сторону железных бортов «Седова»...

10 часов. Возникла новая трудноразрешимая проблема: нам неоткуда брать пресную воду для питья. В течение двух с половиной лет мы добывали ее из снега. Он дает прекрасную, абсолютно чистую и здоровую воду. Но сейчас, когда

мы остались на крохотном пловучем островке посреди широких пространств соленой морской воды, добывать снег неоткуда. Судно окружено лишь узким ледяным пояском, шириной от трех до восьми метров. На этом пространстве снег сильно загрязнен.

Приходится ловить проходящие мимо льдины и собирать снег на них. Час тому назад к левому борту причалило небольшое поле, покрытое сугробами. Вооружившись парусиновыми мешками, вся команда немедленно отправилась на добычу снега. Но, к сожалению, льдина задержалась у нашего пловучего острова всего на несколько минут, и мы успели набить снегом лишь три мешка.

Это в лучшем случае четыре-пять ведер воды. Маловато!

Ледокол все еще стоит на месте.

Михаил Прокофьевич за последние сутки предпринял две пешие разведки. Только что получил от Белоусова телеграмму:

«Константин Сергеевич! Наши пешие походы показали, что трещина, идущая от ледокола на восток-северо-восток, затем поворачивает на восток и дальше уходит на юго-восток. Вдали от конечного пункта разведки на юго-восток заметны водяные пятна на небе. Трещина в очень многих местах сжата. Местами вода шириной 6—8 метров. Трещина проходит по очень тяжелому торошеному льду. Очевидно, этот лед плавает вместе с вами от Ново-Сибирских островов. Если эту трещину не разведет до ледокола, то форсирование ее повлечет за собой значительное повреждение корпуса. Разведка от этой трещины по направлению на «Седова» показала многолетний массив тяжелого льда, не имеющего никаких признаков разрядки.

Из этой разведки мы заключили:

1) ждать, пока разведет трещину, идущую на восток-северо-восток, и по ней выходить на разводье, а затем с восточной стороны пытаться находить проход к разводью «Седова»;

2) пробиваться назад путем, которым мы сюда пришли, выйти на разводья, если они еще сохранились, по ним пробиваться к востоку и опять искать прохода в разводье «Седова» с восточной стороны.

Как видишь, пока оба варианта восточные. С изменением ледовой обстановки приступим к выполнению одного из них. Все будет зависеть от того, какой вариант будет стоить меньше угля. Вот пока наши перспективы...»

Перспективы, надо сказать, весьма безотрадные. Я еще 6 января говорил Михаилу Прокофьевичу, что в том районе, где сейчас находится «И. Сталин», мы еще ни разу не видели водяного неба. Ледокол, очевидно, забрался в глубь узкой зигзагообразной трещины, которая, как мы уже убедились, не поддается воздействию ветров.

12 часов. Ледяной пояс «Седова» все больше разрушается. Недавно от него откололся еще кусок, на котором находились деревянные козлы, служившие нам для глубоко-

водных измерений. Козлы вместе с куском льдины относит на северо-восток.

Между бортами и ледяным поясом образовалась глубокая щель, в которой хлюпает вода. Вот если бы наша чаша совсем отстала от корпуса! Лед становится рыхлым! Я только что принял холодную ванну: подошел к кромке ледяного пояса по левому борту и тотчас провалился в какое-то жидкое болото — лед расползался, словно кисель. Хорошо, что под руку попалось нечто вроде кочки — остаток старого тороса. Ухватился за него и вылез.

С утра падала какая-то морось, а сейчас опять идет самый настоящий дождь.

18 часов. Волны продолжают разрушать ледяную чашу «Седова». Полчаса тому назад от нашего пловучего островка неподалеку от кормы оторвало еще один солидный кусок льда. Из-под него выплыли два больших подсова. Судно при этом слегка покачнулось.

Немного похолодало. Идет снег. Разводье наше частично сошлось. Но «Седов» попрежнему передвигается с места на место, медленно вращаясь. В 9 часов наш компасный курс был равен 349 градусам, в 16 — он составлял 12,5 и сейчас приближается к 300 градусам.

23 часа. Сейчас «Седов» находится на самой середине разводья, заполненного крупно- и мелкобитым льдом. Льдины движутся в самых различных направлениях. Компасный курс корабля — 225 градусов.

Недавно определили координаты. Теперь, когда судно двигается, определяться не так просто: уровень теодолита очень чутко реагирует на малейшие колебания, и пузырек воздуха в нем легко перемещается. Поэтому теперь у теодолита работают одновременно Буйницкий и Ефремов: один замечает положение пузырька, другой в то же мгновение берет азимут.

Наши сегодняшние координаты — 81°11′,4 северной широты, 3°49′ восточной долготы. За трое суток сильные южные ветры отбросили нас на северо-восток на 28 миль!

Эта цифра представляет собой особый интерес.

Напомню, что ледовая обстановка в Гренландском море отличается большим своеобразием. В то время как вдоль угрюмых скалистых берегов Гренландии зимой и летом стекает в Атлантику бесконечный ледяной поток, на востоке в любое время года громадные пространства совершенно свободны от льда: это сказывается благотворное влияние теплого Гольфстрима. Восточная кромка льдов в Гренландском море тянется с северо-востока на юго-запад (а местами прямо с севера на юг) — от Шпицбергена через Ян-Майен к Исландии. Ее границы устойчивы: летом она лишь немного отходит на запад

и приподнимается до 82° северной широты, а зимой несколько выдвигается к востоку и опускается до 80° северной широты. Широкое пространство к востоку от кромки вплоть до Шпицбергена с давних времен зовут Китовой бухтой, — когда-то здесь водилось много китов и сюда со всех концов мира сходились охотники до прибыльного промысла. Сейчас киты в Гренландском море уже истреблены.

4 декабря, когда «Мурманец» поднялся по чистой воде до 79°51′ северной широты и 10° восточной долготы, нас отделяло от бухты лишь 400 километров.

До этого «Седов» вместе с окружавшими его полями дрейфовал в строгом соответствии с воздействием ветра: скорость дрейфа льдов была приблизительно в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего дрейф. Теперь же, когда мы под влиянием устойчивых северных ветров приблизились к Китовой бухте, наше движение на юг начало ускоряться все больше и больше: чем ближе чистая вода, тем более охотно повинуются воздействию ветра льды. Как показывает исследование данных о движении льдов и о ветре, близ кромки скорость дрейфа может достигать одной десятой скорости ветра и даже большей величины, в том случае, если впереди по ветру лежит чистая вода.

Скорость дрейфа при этом возрастает в известной прогрессии: чем ближе чистая вода по ветру, тем быстрее дрейф. Естественно, что уже в первых числах декабря в районе «Седова» начались подвижки, образовались разрывы, появились разводья: льды, находившиеся впереди, отрывались и быстро уходили дальше и дальше на юг.

Но вот положение резко изменилось. Устойчивые северные ветры сменились такими же устойчивыми южными ветрами. И так как весь лед в районе дрейфа «Седова» был очень сильно разрежен, то резкий бросок к северу не вызвал ни одного сколько-нибудь существенного сжатия. Даже теперь, когда мы почти на полградуса отнесены к северу, близ «Седова» не видно существенных признаков уплотнения льдов.

Все это означает, что чистая вода уже близка.

Сегодня, когда я спал после дежурства, «И. Сталин» давал гудки. Но седовцам только один раз удалось услышать нечто похожее на гудок. Огни ледокола видны попрежнему на юго-юго-востоке, но сила их слабее. Видимо, ледокол отнесло немного дальше...

11 января, 12 часов. 81°06′,7 северной широты, 3°50′ восточной долготы. Наконец-то начал дуть долгожданный норд! Произошло это вскоре после полуночи, когда на вахте был Соболевский. Вначале ветер стих. Потом он начал

дуть с севера — сначала слабо, затем все сильнее и сильнее. Сейчас все небо закрыто тучами и над палубой свищет восьмибальный почти чистый северный ветер, чуть-чуть отходящий к востоку. Надо полагать, теперь ледокол освободится из своего плена.

«Седов» продолжает путешествовать по разводью. В 1 час 45 мин. он коснулся левой скулой кромки льда и опять начал разворачиваться против часовой стрелки. К 8 часам утра наш компасный курс был равен 165 градусам. Потом корабль начало относить на восток, и сейчас он разворачивается в обратном направлении.

Думаю, что на этот раз свежий северный ветер отбросит нас к югу гораздо дальше, чем когда-либо.

15 часов. Удалось пополнить запас пресной воды: к кормовой части судна подошла занесенная снегом льдина. Был объявлен аврал, и в течение пятнадцати минут мы успели погрузить на судно шесть мешков снега. После этого льдина отошла от нас.

18 часов. Северный ветер усилился до шторма. Метет пурга. Лед на разводье находится в непрерывном движении. Время от времени от ледяной чаши «Седова» откалываются новые и новые куски. Волны фосфоресцируют. Грозное и вместе с тем прекрасное, ни с чем не сравнимое зрелище...

12 января, 3 часа. Время позднее, но на корабле никто не спит. Северный ветер усилился до 10 баллов. Вокруг нас все так и кипит. Свист ветра, плеск воды, стоны ломающегося на волнах молодого льда, заунывное пение снастей лишают нас покоя.

Но пока что опасность нам не угрожает. Попрежнему нет никаких признаков сжатия. Зато на ледоколе дело обстоит значительно серьезнее. Оттуда передают, что огромные ледяные поля, заклинившие корабль, пришли в движение и жмут на корпус ледокола. Могучие шпангоуты «И. Сталина» прекрасно сопротивляются сжатию, но на всякий случай начальник экспедиции распорядился вынести аварийный запас на палубу. Из трюмов подняты мешки с мукой, уголь, камельки, аварийная радиостанция, теплая одежда, снаряжение.

9 часов. Ночь прошла относительно спокойно. Лишь изредка судно ощущало слабые толчки, — по правому борту происходило сжатие молодого льда, образовавшегося за последние сутки. Слева на 200—300 метров от судна попрежнему тянется чистая вода.

С ледокола передают, что там сжатие благополучно закончилось. Ледяные поля растрескались, вдоль трещин выросли гряды торосов, потом напряжение ослабло, и поля начали расходиться.

20 часов. Только что окончилась долгая беседа по радиотелефону с корреспондентами газет, находящимися на ледоколе. Отвечали на их вопросы вдвоем с Трофимовым. Вопросов было очень много, поэтому разговаривали больше часа. В заключение корреспонденты пригрозили:

— Просим вас приготовиться к нашей атаке.

Что ж, мы, пожалуй, готовы к ней. Как видно, баталия будет жаркая. На борту ледокола человек десять специальных корреспондентов, и каждому наверняка потребуется полное собрание очерков, рассказов и воспоминаний. Придется устроить очередной литературный аврал.

22 часа. Зыбь. Настоящая океанская зыбь! К нам донеслось могучее дыхание далекого Атлантического океана. Как отрадно чувствовать после двух с половиной лет мертвого спокойствия это мерное покачивание судна, видеть, как перекатываются мощные водяные валы, слышать отзвуки далекого урагана, взбаламутившего океан...

Влияние океанской зыби мы почувствовали уже несколько часов назад, — льдины периодически опускались и сходились с характерным для сжатия скрипом, потом приподнимались и расходились. Но трудно было поверить, что это зыбь.

Я спустился на лед, лег на самую кромку и, вытянувшись во весь рост, начал наблюдать. Да, это была настоящая океанская зыбь: со строгой периодичностью в 9—10 секунд обломки льда покачивались и взаимно перемещались.

Когда я вернулся на судно, здесь уже чувствовались новые признаки зыби: висячие лампы ритмически покачивались.

Я немедленно сообщил о своих наблюдениях Белоусову. Зыбь должна довершить разрушение ледяных полей, окружающих ледокол «И. Сталин». Она раздробит их на мелкие куски, тем более, что северные ветры дуют с неослабевающей силой.

23 часа. Только что снова говорил по телефону с Белоусовым. Он сообщил, что на ледоколе тоже явственно ощущается океанская зыбь. Ледяные поля ломаются и крошатся. С часу на час можно ждать, что путь к «Седову» расчистится.

Все понимают, что до встречи с ледоколом осталось каких-нибудь 7—8 часов. Повсюду кипит работа. Буторин и Гаманков докрашивают кормовой кубрик. Механики проверяют, как действует паровое отопление в судовой бане. Я, Ефремов, Буйницкий собираем документы, упаковываем материалы научных наблюдений.

Все спешат, все торопятся. В общем настроение такое, как будто бы мы сидим на вокзале и ждем поезда. Поезд немного запаздывает, и от этого нетерпение растет.

Так или иначе, дрейф уже закончен. За время дрейфа «Седовым» пройден путь в 6 100 километров! Лишний час, даже лишние сутки не могут сыграть никакой роли. И судно и мы сами — в полной безопасности. Сжатия бояться больше не приходится.

Дрейф закончен... Какое огромное содержание таят в себе два коротеньких слова! Это была очень трудная, суровая школа, далекая от книжной романтики и фальшивой сентиментальности. И я горжусь тем, что наш коллектив сумел с честью ее окончить.

Еще многое будет сказано и написано о дрейфе «Георгия Седова». Специалисты подсчитают с точностью до сотых долей соленость собранных нами проб океанических вод, проанализируют измеренные нами глубины, вычислят поправки для компасов на основе наших магнитных измерений, разберутся в собранных нами пробах планктона, установят новые законы динамики движущихся льдов, уточнят пути циклонов, используют наши гравитационные измерения для уточнения формы Земли.

Вероятно, все эти новые законы, которые наука выведет на основе собранных нами материалов, будут представлять собою значительную ценность. Но ценнее их всех простой жизненный закон, получивший новое подтверждение на примере нашего дрейфа. Это закон о рядовом советском человеке.

Когда Нансен готовился к своей экспедиции, он отобрал для участия в ней самых сильных, энергичных, волевых людей, отважившихся добровольно последовать за ним в рискованный рейс.

Когда Бэрд собирался итти в Антарктику, он самым тщательным образом проверял каждого своего спутника, оставлял лишь самых здоровых, самых выносливых людей.

И вот в длинный перечень побед арктической науки вписывается имя нашего корабля, простого советского корабля, отнюдь не приспособленного к длительному дрейфу в полярном паке, с обычной советской командой, отнюдь не готовившейся к такому труднейшему рейсу.

Среди нашей команды были и больные люди, с трудом переносившие тяжелые условия арктических ночей, были люди, которые еще не прошли достаточной жизненной школы, не приобрели волевых качеств, необходимых полярнику, были и такие люди, которые просто не обладали достаточной квалификацией. Но это были советские люди, обладавшие высокоразвитым чувством долга перед родиной. И как ни трудно приходилось нам порой, это чувство неизменно брало верх над всеми остальными, и коллектив «Седова» постепенно крепнул, рос, мужал.

Пройдет еще немного времени, ледокол «И. Сталин» подойдет к борту нашего корабля, освободит нас от остатков ледяного пояса, и мы пойдем к берегам родины. Как приятно и радостно возвращаться к этим берегам, когда чувствуешь, что ты выполнил порученное тебе задание, что время и труд твой не прошли даром, что коллектив сделал все, что мог...»

К РОДНЫМ БЕРЕГАМ

Как долго тянется эта ночь! Тщетно пытаюсь заснуть,—сон бежит от меня. Снова и снова встаю с койки, одеваюсь, закуриваю, обхожу корабль. Из каждой каюты доносятся голоса, повсюду горит свет. Только в кубрике все тихо, — там спят уставшие за день Буторин, Гаманков, Гетман, Шарыпов, Мегер.

Вахту несет Александр Петрович Соболевский. Нервно пощипывая свою бородку, доктор то и дело поглядывает на часы. Он поспорил с Андреем Георгиевичем, который должен его сменить, что встреча с ледоколом произойдет до передачи вахты.

В радиорубке дремлет, облокотясь на стол, Полянский. Все убрано по-походному. Приемник настроен на волну радиостанции ледокола, — первый же вызов разбудит радиста.

Над кораблем ползут низкие тяжелые тучи. Ни одна звезда не блеснет, ни один луч полярного сияния не нарушит унылого однообразия ночи. И даже огни ледокола, который стоит где-то совсем близко, окончательно затерялись в тумане. Темно. Так темно, что не увидишь и собственной ладони, если протянешь руку перед собой. Только свист ветра, шорохи разбитых зыбью льдов да мороз, пощипывающий щеки, напоминают о том, что под тобою палуба дрейфующего корабля.

Наконец часовая стрелка подползает к цифре 3. Это значит, что на ледоколе, где живут не по гринвичскому, а по московскому времени, уже 6 часов утра. Сейчас он должен двинуться к нам. И в самом деле, заглянув в радиорубку, я вижу, что Полянский, разбуженный сигналом приемника, уже записывает:

«Сейчас выступаем поход тчк Зажгите лампу гротмачте...»

Всего несколько минут требуется механикам для того, чтобы запустить «Червоный двигун» и дать ток от аварийной динамомашины. Лампа на гротмачте вспыхивает и заливает всю палубу ослепительно ярким сиянием. Но за пределами палубы ночная темень попрежнему стоит глухой, непроницаемой стеной. Как ни вглядываемся мы с Соболевским вдаль,

нам не удастся разглядеть ни малейшего проблеска прожекторов ледокола.

Проходит час, другой, третий... Ледокол движется, подходит к нам ближе и ближе. Но мы попрежнему не видим его, и это раздражает.

Соболевский готовился к сдаче вахты. Теперь уже ясно, что пари проиграно, — ледокол придется встречать не ему, а Андрею Георгиевичу. Доктор зол и нахмурен. Но в тот самый момент, когда Андрей Георгиевич уже выходит на палубу, совершенно внезапно в каком-нибудь километре от нас открываются сразу десятки огней ледокола. Густой туман, разделявший нас, рассеялся как-то мгновенно, словно занавес поднялся. И это неожиданное появление ледокола буквально потрясает нас.

Могучий флагманский корабль идет к нам напрямик, строго по радиопеленгу, легко преодолевая разрушенный зыбью лед. Мощные судовые прожекторы, ослепительные юпитеры кинооператоров, полное палубное освещение, огни иллюминаторов — все это вместе взятое составляет какой-то удивительный праздник света. Мы отвыкли за эти годы от такого богатого освещения, и теперь, ослепленные ярким светом, немного растерянные, мечемся по палубе, точь-в-точь как куры, которых ночью спугнули с насеста.

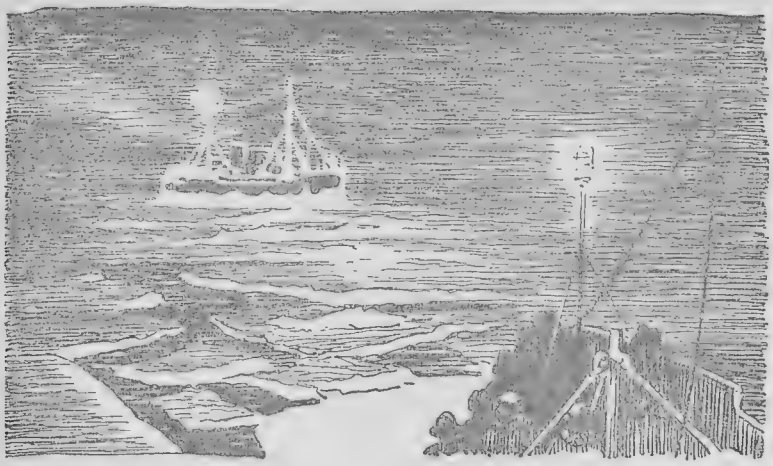
Мы долго готовились к этой встрече, мысленно представляя ее во всех деталях, чтобы чего-нибудь не упустить. Но вот ледокол уже совсем рядом с нами, а мне кажется, что мы все еще не готовы. От одной мысли о том, что флаги расцвечивания еще не подняты, что в кубрике еще спят, что люди еще не одеты в малицы, можно прийти в отчаяние. Мы ведь условились встретить ледокол в полном арктическом обмундировании.

— Скорее, скорее! — тороплю я доктора. — Сейчас же будите Буторина! Мы ничего не успеем сделать...

Доктор стремглав мчится в кубрик. Уже через минуту на палубу выскакивают на ходу одевающиеся люди. Лучи прожекторов ледокола ярко освещают лица. Они жмурятся, отворачиваются, но потом вновь и вновь жадно разглядывают приближающийся флагманский корабль. Слышатся смех, шутки. Разговариваем громче обычного, — чувствуется какая-то нервная, праздничная приподнятость.

Буторин и Гаманков возятся с флагами расцвечивания. У них что-то, как назло, заело, и они, опасливо оглядываясь на ледокол, работают изо всех сил.

А на ледоколе уже ясно видят нас. Высоко к небу взлетает ракета, за ней другая, третья. Целый дождь разноцветных огней спускается на льды, прорезая мрак. И вот уже до нас



доносятся звуки поющей меди. При свете палубных огней можно различить, как поблескивают трубы музыкантов ледокола. Весь правый борт флагманского корабля усеян людьми. Они машут нам шапками, что-то кричат. Пока различить их лица невозможно, но в каждом мы видим родного и близкого человека.

Над ледоколом взвивается облачко пара, и густой, бархатистый гудок оглашает льды приветственным кличем. Я взбегаю на мостик и, волнуясь, нажимаю рукоятку свистка. Несколько секунд он гудит басом, но потом начинает петь прерывистым, словно застуженным голоском. Я передаю рукоятку свистка Токареву и сбегаю вниз, к фальшборту. Ледокол приближается вплотную к «Седову», и на его широкой, могучей груди уже можно прочесть гордое имя — «И. Сталин».

— Да здравствуют сталинцы! — кричит кто-то рядом со мной.

— Да здравствует Сталин!

— Да здравствует родина!

Все громче гремит оркестр. Все сильнее звучат приветственные крики на палубах обоих кораблей. Я вижу, как по обветренным щекам моих друзей сползают предательские капли влаги.

— От света это... Света слишком много, — смущенно говорит, как бы оправдываясь, Полянский.

А Андрей Георгиевич ведет себя как-то странно: он то аплодирует, то громко смеется, то вдруг вытаскивает из кармана часы, смотрит на них и беспомощно оглядывается по

сторонам. Неожиданно, когда корабли уже стали почти рядом, он подходит и говорит:

— Константин Сергеевич! Срок подошел. Я побегу делать метеонаблюдения. Вы побудете на палубе?

И он привычной походкой направляется к метеобудке.

До меня в этой праздничной суматохе не сразу доходит смысл слов Андрея Георгиевича. Только тогда, когда он уже добрался до будки, я сообразил, в чем дело: исполнительный и педантичный старший помощник не считал себя вправе нарушить установленный распорядок научных наблюдений даже за три минуты до конца дрейфа! Я закричал:

— Андрей Георгиевич! Вернитесь. Сейчас будем швартоваться. Дрейф закончен...

Ефремов оглянулся, растерянно пожал плечами, явно неодобрительно покачал головой и, сгорбившись, стал спускаться на палубу, бережно прикрыв дверцу метеобудки...

Всего 10 метров разделяют теперь корабли. Вот борт ледокола уже поравнялся с носом «Седова». Юпитеры кинооператоров обращены прямо нам в лицо, — очевидно, снимают наш корабль. Оттуда что-то кричат мне. Я подхожу к поручням и тоже кричу, заслоняя глаза рукой:

— Я ничего не вижу! Кто со мной говорит?

Но вот луч юпитера на мгновение скользнул в сторону, и я увидел плотную фигуру, знакомую по фотографиям, опубликованным в газетах два с половиной года назад. Не совсем уверенно я произношу:

— Иван Дмитриевич!.. Здравствуйте...

— Здравствуй, браток, здравствуй! — донеслось в ответ.

Папанин разглядывает меня так же настороженно и внимательно, как и я его: газетные фотографии — увы! — лишь отдаленно передают облик человека. В это время слышится знакомый голос Белоусова:

— Сергеевич, держи кормовые швартовы!..

— Есть, принимаем! — отвечаю я.

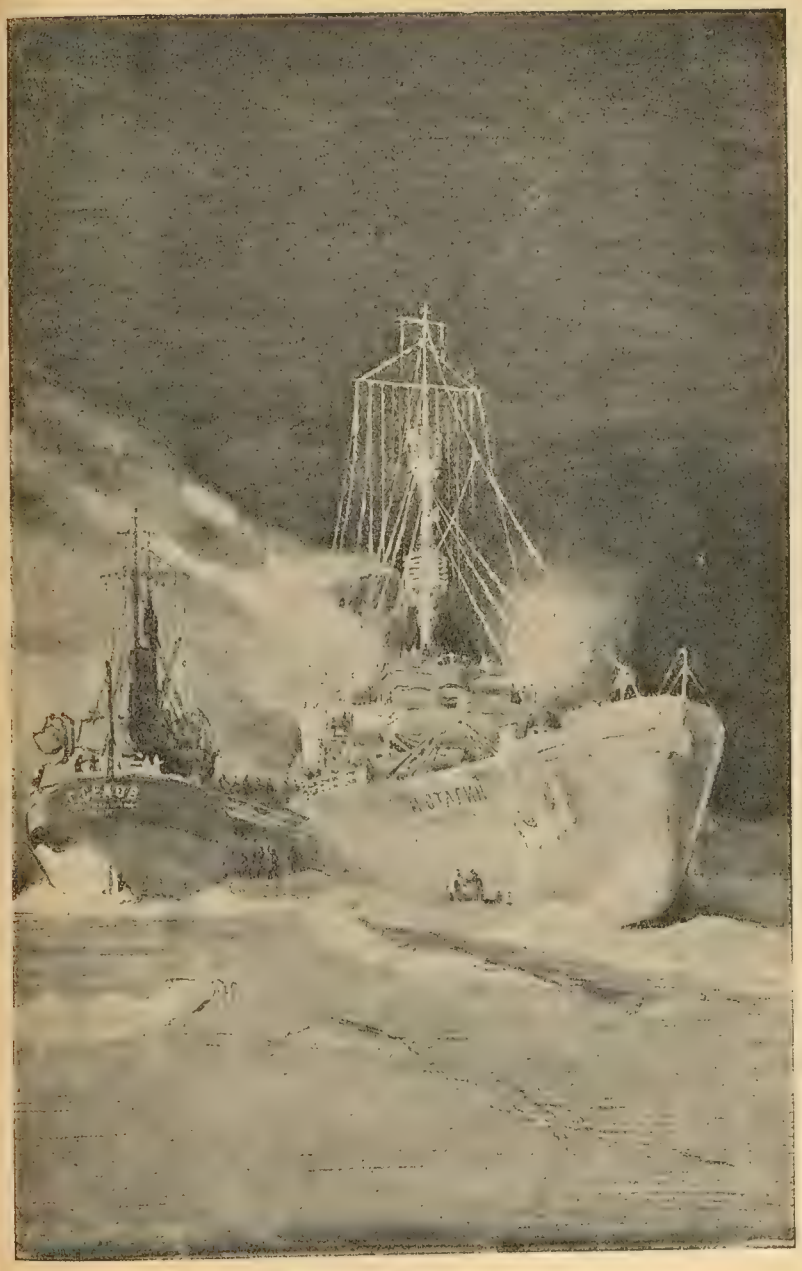
Папанин, убедившись, что перед ним капитан «Седова», оживляется и кричит:

— Константин Сергеевич! Идите к нам! Все идите...

С борта ледокола уже спустили на лед деревянные сходни, — оба трапа были разбиты штормом еще в Баренцовом море. Я откликаюсь:

— Все? Не можем все... У нас котлы под парами...

Через какую-нибудь минуту на лед с флагманского корабля спускается человек. Я шагаю навстречу. По трапу поднимается Александр Алферов, брат нашего Всеволода, возвращающийся на родной корабль. Мы обмениваемся рукопожатиями, целуемся. Алферов скороговоркой выпаливает:



Могучий ледокол «И. Сталин» встал борт о борт с «Седовым».

— Товарищ капитан! Разрешите стать на вахту у котлов, заменить брата...

— Хорошо. Обратитесь к старшему механику, — говорю я, невольно любуясь раскрасневшимся от счастья машинистом.

— Идите же сюда! Идите скорее! — торопят нас с ледокола.

Мы торопливо сбегаем по трапу.

Впервые за два с половиной года весь экипаж «Седова» покидает свой корабль!

Еще мгновение — и мы попадаем в какой-то водоворот. Я слышу приветствия, треск киноаппарата, какие-то отрывочные восклицания, поцелуи. Кто-то жмет руку, кто-то обнимает, чья-то щетинистая борода колет мне щеку, чьи-то руки суют в карман какие-то письма, кто-то легонько подталкивает меня в спину, — просят куда-то пройти, что-то сказать, что-то сделать.

Как в кинематографе, мелькают, появляясь и исчезая, знакомые и незнакомые лица.

— Костя! Ну, Костя, минуточку!.. Ну сделай лицо веселее!

Это неистовый фоторепортер Митя Дебабов, с которым мы когда-то встречались на «Красине».

— Товарищ Бадигин, пожалуйста, хоть два слова для «Вечерней Москвы».

Это какой-то моряк с ледокола, корреспондент-доброволец столичной газеты.

— Пришлось-таки еще раз свидеться! По вашей телеграмме в один час собрался...

Это Иван Васильевич Екимов, старый буфетчик «Седова». От радости он плачет...

Горсточка седовцев как-то сразу тает в этой бушующей толпе. Александра Александровича Полянского потащил к себе в каюту его друг, старший радист флагманского корабля. Наши механики уже нырнули в каюты своих приятелей. Бывшие седовцы Каминский и Кучумов одолевают расспросами Мегера и Гетмана.

Я какими-то судьбами очутился в салоне у Белоусова. В меховом наряде немного жарко. Яркий свет с непривычки режет глаза. Меня заботливо, словно тяжелобольного, усаживают в какое-то кресло. Чувствую себя крайне глупо и неудобно: в одну руку мне сунули апельсин, в другую — яблоко; перед самым носом — целая ваза фруктов; все вокруг охают и вздыхают, ходят чуть ли не на цыпочках.

Разговор идет как-то вперебой, отрывочно, невпопад:

— Ну, так как же вы?..

— Ничего, все в порядке...

— Все ли здоровы?..

— Как видите...
— Нет, вы только подумайте, как это чудесно!
— Еще бы!..
— Ну так как же вы, все-таки, там, а?..
— Ничего, ничего, отлично...

Видимо, каждому хочется сказать нам что-то приятное, сделать что-нибудь хорошее. Раздают фотографии наших родных, сделанные перед самым отходом ледокола, приносят письма, суют свежие газеты, опять дают фрукты. Почему-то каждому хочется угостить нас именно фруктами. Но как ни привлекательны эти плоды, а есть их решительно некогда. Я так и проходил почти весь вечер с апельсином в руке.

На палубе у подножия подъемной стрелы собираются на митинг экипажи обоих кораблей — крохотный коллектив «Седова» и огромный коллектив «И. Сталина». Могучее «ура» гремит над притихшими льдами.

В это время радисты уже передают в Москву подписанный всеми членами экипажа «Седова» рапорт об окончании дрейфа. Его адрес состоит из четырех слов: «Москва, Кремль, товарищу Сталину».

...Было уже далеко за полночь, когда я принял пополнение экипажа, прибывшее с ледоколом «И. Сталин», проинструктировал принявшего вахту третьего помощника Малькова, закончил все беседы с корреспондентами и фоторепортерами и, наконец, улизнул в каюту к Белоусову, который обещал мне до утра полную безопасность.

— Ни о чем не спрашиваю, ничего не требую, ничем пока не интересуюсь, никого сюда не пускаю, — заявил он мне улыбаясь. — Вот тебе мыло, полотенце, вот тут ванна, а это твоя койка. Одним словом, будь, как у себя в каюте...

Попыхивая папиросой, он уселся за стол и углубился в чтение какой-то книги, словно меня и не было в каюте...

Трудно было придумать более ценный подарок, чем это предложение! После всей праздничной сутолоки, после всех приветствий и поздравлений так хотелось побыть наедине с самим собой, перечитать письма, полученные из дому, собраться с мыслями, хоть немного успокоиться.

Добрый час просидел я в ванне, настоящей, давно невиданной ванне, любуясь безукоризненно чистой эмалью и сверкающими никелированными кранами. Потом вылез из нее, вытерся такой же безукоризненно чистой мохнатой простыней, вышел на цыпочках в каюту и нырнул под мягкое новенькое одеяло. Не было во всем мире в эту минуту более счастливого человека, чем я!

* * *

Но наш рейс еще не был закончен. Подойдя к «Седову», ледокол «И. Сталин» выполнил лишь первую половину задачи, поставленной перед ним партией и правительством. Нам предстояло проделать еще длинный и трудный путь от 80-й параллели до Мурманска сквозь льды Гренландского моря и неспокойные воды Баренцова моря. Назавтра же после торжественной, праздничной встречи начались самые будничные приготовления к походу.

С борта «И. Сталина» перегружали на «Седова» уголь, ящики с продовольствием. По четырем шлангам с ледокола подавали кипяток, — струи горячей воды разрушали ледяную чашу, примерзшую к корпусу нашего корабля. Палубная команда, усиленная пополнением, заваливала якоря на палубу и отклепывала их для буксировки. Дмитрий Прокофьевич Буторин, который 14 января был назначен четвертым помощником капитана, действовал весьма расторопно. Работа быстро подвигалась вперед.

Пока палубная команда готовила судно к буксировке, а механики в последний раз проверяли машину, специальная комиссия осматривала судно, чтобы установить, как отозвалось на его состоянии длительное пребывание в дрейфе. После двухдневной работы комиссия составила такой документ:

«Ледокол «И. Сталин».

15 января 1940 года. Гренландское море.

АКТ

Мы, нижеподписавшиеся, на основании распоряжения начальника Главсевморпути произвели осмотр л/п «Г. Седов» на предмет выявления технического состояния.

Осмотром корпуса установлено:

1) Вся наружная обшивка, доступная осмотру, повреждений не имеет, за исключением двух вмятин на правом борту в районе третьего трюма. Водотечности в районе вмятин не наблюдалось.

2) Набор корпуса, за исключением прогиба стального айсбимса в машинном отделении и незначительного прогиба шпангоутов в районе вмятин, находится в удовлетворительном состоянии.

3) В носовой части судна (район форпика), по заявлению командования л/п «Г. Седов», имелась водотечность через расшатанные заклепки, наблюдавшаяся до дрейфа.

4) В акте, составленном на л/п «Г. Седов» в июле месяце 1938 года, указано, что нижняя часть рамы ахтерштевня вместе с пером руля свернута вправо. Во время дрейфа летом 1939 года экипажем л/п «Г. Седов» перо руля и рудерпис в месте прогиба перерезаны, чтобы получить частичную управляемость. В настоящий момент установить возможность управления не удалось, так как вся подводная часть корпуса, в том числе руль, находится в ледяной чаше.

5) Водотечности в междудонных отсеках на протяжении дрейфа не наблюдалось; в настоящее время в отсеках частично еще остался лед.

По машинно-котельному отделению

1) Котлы находятся в удовлетворительном рабочем состоянии под паром (питаются забортной водой).

2) Вспомогательный котел при поступлении воды в корпус судна во время крена был приведен в действие в течение 2½ часов, в результате чего были обнаружены течи трубок.

3) Машина последний раз работала в сентябре 1938 года, после чего находилась в консервации. Сейчас заканчивается подготовка к походу. Машина еще не проворачивалась, так как винт вморожен в лед.

4) Все отливные средства не испытывались, но, по заявлению командования «Г. Седова», находятся в удовлетворительном состоянии.

По помещениям

1) Носовой кубрик не приспособлен для жилья, так как обшивки были израсходованы в качестве топлива.

2) Частично убраны переборки в помещениях комсостава в целях экономии топлива при камельковом отоплении.

3) В трюмах № 1 и № 2 груза нет, в трюме № 3 имеется около 350 железных бочек, частично наполненных водой. В настоящее время вода замерзла.

4) Осушительная система во всех трюмах очищена от грязи, но в трюме № 3 требует дополнительной очистки.

5) Вспомогательные механизмы, в частности главный и вспомогательный холодильники, в неудовлетворительном состоянии и по приходе в порт требуют немедленной замены.

6) Брашпиль находится в неудовлетворительном состоянии и требует замены.

Ввиду отсутствия необходимого ремонта л/п «Г. Седов» во время эксплоатации до дрейфа, а также длительной консервации во время дрейфа, судно нуждается в капитальном ремонте по приходе в порт.

Председатель комиссии капитан л/к «И. Сталин» *Белоусов.*
Капитан л/п «Г. Седов» *Бадигин.*
Ст. мех. л/к «И. Сталин» *Неупокоев,*
Ст. мех. л/п «Г. Седов» *Трофимов».*

Таким образом, все основные жизненные организмы корабля были сохранены в целости и исправности. Наши механики ждали только приказа: «Вперед!» Чтобы ускорить освобождение «Седова» из ледового плена, пришлось взрывать аммоналом ледяную чашу, сковывающую руль и винт судна. Закладывая в 2—3 метрах от корпуса заряды весом в килограмм, Буторин разрушал пятиметровый лед под кормой, который уже был размыт струями горячей воды, подаваемой с ледокола.

Наступила торжественная минута: после долгого перерыва можно было проверить, как действует сердце корабля — главная машина. В машинном отделении собралась целая гурьба гостей, пришедших полюбоваться этим зрелищем. Кинооператоры притащили сюда даже свои аппараты и юпитеры—было решено заснять на пленку первый оборот машинного вала.

Когда все приготовления были закончены, Токарев подошел к регулятору и слегка приоткрыл клапаны. В наступившей напряженной тишине был отчетливо слышен каждый звук: легкое шипение пара, стрекотанье киноаппаратов, гуденье вентилятора, нагнетающего воздух в топки. И вдруг послышался тяжелый мощный вздох, — пар с силой двинул поршень, заработали шатуны, и массивный гребной вал пришел в движение.

Токарев точным, заученным движением перекрыл пар и высоко поднял большой палец:

— Как часы!..

Гребной вал совершил полный оборот. Все детали механизмов действовали вполне исправно.

Всю ночь с 14 на 15 января мы провели на ногах, — как раз в эти часы завершалась очистка руля и винта от льда. Уже под утро я направился к Белоусову посоветоваться с ним о подготовке к рейсу. Неожиданно в каюту вошел старший радист флагманского корабля Гиршевич. В руках у него были два телеграфных бланка.

— Вам, — сказал он мне, протягивая листок. — И вам, — повернулся он к Белоусову и отдал ему второй бланк.

В них значилось:

«Ледокол «Седов».

Бадигину,
Трофимову.
Команде ледокола «Седов».

Приветствуем вас и весь экипаж «Седова» с успешным преодолением трудностей героического дрейфа в Северном Ледовитом океане.

Ждем вашего возвращения в Москву.

Горячий привет!

И. Сталин. В. Молотов».

«Ледокол «И. Сталин».

Папанину.
Белоусову.
Команде ледокола «И. Сталин».

Примите нашу благодарность за блестящее выполнение первой части задания по выводу ледокола «Седов» из льдов Гренландского моря.

Горячий привет!

И. Сталин. В. Молотов».

Мы обменялись взглядами с Белоусовым. В глазах капитана флагманского корабля я прочел выражение непередаваемого волнения.

Минута прошла в молчании.

А в двери уже стучали — моряки, журналисты, механики, научные работники.

В час дня на небольшой площадке у заиндевевших самолетов, принайтовленных к палубе «И. Сталина», собрался митинг.

Небо очистилось от туч, и над кораблями ярко блестели звезды. Люди, одетые в малицы и ватные костюмы, поеживались от холода, — оттепель сменилась морозом. Но настроение у всех было праздничное, приподнятое, — нам предстояло уже через несколько часов двинуться в поход. Разбитые океанской зыбью льдины с сухим скрежетом скреблись о стальные борта. Корабли слегка покачивались.

Помполит флагманского корабля уже собирался открыть митинг, когда с «Седова» примчался возбужденный Буйницкий. Он задержался, чтобы определить координаты судов, пользуясь звездным небом.

— Константин Сергеевич! — выпалил он. — Мы пересекли восьмидесятую параллель... Наша широта — 79°59′,0, долгота 0°40′. Мы на самом краю восточного полушария!..

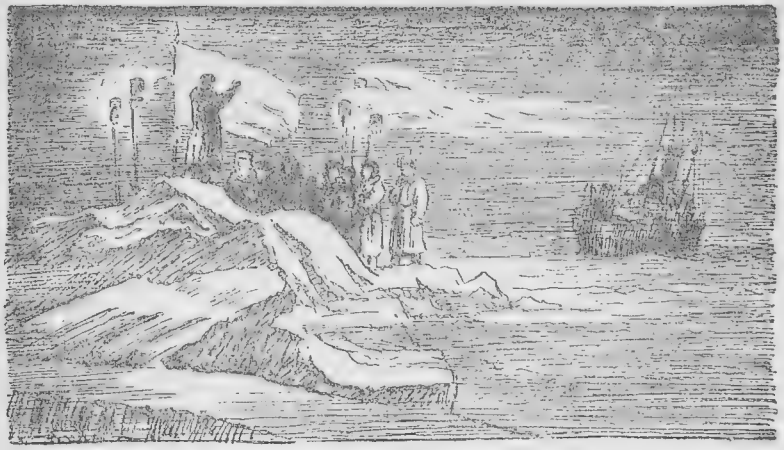
В ту же минуту с шипением взлетели в воздух ракеты, рассыпая дождь огней. Зажглись прожекторы.

Долго продолжался этот митинг. Выступили Белоусов, Трофимов, Буйницкий, я, работники экспедиции на ледоколе «И. Сталин». С огромным подъемом участники митинга утверждают текст ответных телеграмм на приветствия товарища Сталина и товарища Молотова.

В морском воздухе загремело «ура». Началась долгая и страстная овация в честь товарища Сталина и товарища Молотова, в честь родины и партии. И как только митинг закончился, с удвоенной энергией возобновляется подготовка к походу. Могучий ледокол дает ход и, проходя около «Седова», обламывает остатки ледяной чаши, которая все еще держится у корпуса «Седова». Огромные куски невероятно крепкого льда с грохотом откалываются, переворачиваются, тонут и снова всплывают. Часть примерзших к судну ледяных подсовов отколоть не удается. Решаем пока что итти на буксире за ледоколом, надеясь, что во время хода остатки чаши отскочат сами от ударов о встречные льдины.

* * *

Вот уже и вечер подошел, последний вечер нашей стоянки. Назавтра мы уходим на юг. Кажется, сама Арктика решила отпустить нас на покой без новых тревог и волнений: по левому борту «Седова» открылись широкие разводья, черные пространства воды охватывают уже корму и огибают носовую часть «И. Сталина». Небо окончательно очистилось от облаков. Ветер утих. Но отзвуки океанской зыби все еще доносятся до нас, — кромка недалека. Да, пора, пора проститься со льдами, которые провожали нас от моря Лаптевых до Гренландского моря. Беспокойная и шумная компания провожатых!



Но мы так свыклись с нею, что как будто бы даже жаль расставаться.

Решили провести прощание со льдами торжественно и празднично, — мы оставим на высоком торосе красное знамя с именем того, чьи заботы и внимание обеспечили успех нашего дрейфа.

Вот оно, это знамя, заботливо подготовленное в кубрике «Седова», — большое красное полотнище, укрепленное на высоком древке. Наискосок волнующее имя — Сталин. Внизу даты и координаты первой и последней точек дрейфа.

Весь экипаж «Седова» в сборе. Люди одеты в оленьи малицы. За плечами карабины.

— Ну, пошли, товарищи! — говорю я, поднимая знамя.

Мы спускаемся по парадному трапу. Высоко поднятые факелы озаряют красноватыми отблесками лед, немногочисленную нашу колонну, знамя, развевающееся над головами. Бледное сияние тонкого полумесяца придает этому пейзажу несколько романтический колорит.

В 100 метрах от борта «Седова» высится довольно высокий ледяной холм. Неторопливо, стараясь как можно дольше продлить эти минуты прощания с Арктикой, шагаем к нему.

Сколько раз мы выходили вот так же, со знаменем и факелами на праздничные митинги! Но эта демонстрация ничем не похожа на предыдущие. Она по-особому мила нам и дорога...

Вот уж мы и у цели. Стоим на вершине ледяного холма тесной кучкой, прижавшись друг к другу. Прочно и глубоко вбито в лед древко знамени. Легкий ветерок слегка колышет

его полотнище. Снимаем меховые шапки, прощаясь со своим стягом.

Стоим молча, без слов. Я оглядываю озаренные факелами, серьезные, сосредоточенные лица своих друзей. Они обветрены, исчерчены морщинами. В волосах у многих уже серебрится седина. Да, недаром дался нам этот дрейф! Мы все стали старше, опытнее. Скоро, скоро нам предстоит расстаться. Мне будет странно не увидеть больше на вахте Андрея Георгиевича, не услышать веселой песни Виктора Харлампиевича, не видеть, как доктор приносит в кают-компанию очередную дозу витаминов...

Видимо, и моим друзьям не чужды такие же, немного грустные мысли. Одни, потупившись, глядят вниз, на лед. Другие устремили свои взоры на горизонт, — туда, где робко розовеет отсвет далекой зари. Каждый по-своему переживает минуты прощания, и молчание это красноречивее самых пылких речей.

Поднимаю руку. Это сигнал «К салюту!» Все винтовки и карабины подняты вверх, и через мгновение над льдами прокатывается гулкое эхо залпа.

Второй залп. «Седов» откликается на него протяжным басистым гудком, — корабль вместе со своим экипажем прощается со льдами.

Третий залп. Мы медлим уходить и еще несколько минут стоим на ледяном холме. Только напоминание о том, что надо ускорить подготовку к отходу корабля, заставляет людей расстаться со стягом, на котором в свете молодого месяца белеют буквы: «Сталин».

* * *

В 6 часов утра 16 января нам снова удалось определить координаты судов. Корабли находились уже на 79°42′ северной широты и 0°55′ восточной долготы, — нас быстро несло почти прямо на юг. Льды разрежались все больше, влияние качки становилось все заметнее. Все же от остатков ледяной чаши, примерзшей к корпусу «Седова», освободиться полностью еще не удалось.

К нам подошел ледокол. Мы приняли буксир, и могучий флагманский корабль потянул нас через тяжелый лед. Но и на этот раз остатки ледяной чаши уцелели. Они держались настолько прочно, что встречные льдины крошились, как мел, при соприкосновении с этими острыми закраинами из многолетнего спрессованного льда. Наконец буксир, не выдержав страшного напряжения, беззвучно лопнул, как гнилая нитка.

«Будем опять взрывать!» — передал я на флагманский корабль.

Ледокол отошел. Буторин спустился на лед с бутылками, наполненными аммоналом. Он заложил заряды у края чаши и зажег фитиль. Раздался взрыв, судно вздрогнуло. Большие куски льда отвалились. Затем Буторин повторил взрывы у правого борта. Размеры ледяной чаши заметно уменьшились.

Так как руль и винт были совершенно свободны, решили сделать еще одну попытку освободить корпус от льда на ходу, и я передал на ледокол: «Попытаюсь итти за вами».

Флагманский корабль ответил гудком: «Следовать за мной!..»

Наступила решающая минута, ради которой мы приложили столько усилий: наш укороченный руль должен был выдержать испытание. Готовясь к походу, механики ввели в действие рулевую машину и заставили перо поворачиваться в обе стороны, перекладывая его с борта на борт. Штуртрос был уже соединен, и мы ждали, что руль будет работать нормально.

Было 19 часов 57 минут, когда я поставил ручку машинного телеграфа на деление «малый вперед», и за кормой «Седова» забурлила вода. Рулевому было приказано держать в кильватер флагманскому кораблю. Но тут произошло нечто совершенно непредвиденное: «Седов» неожиданно развернулся влево и уткнулся носом в лед.

У меня по телу прошел озноб. Неужели же все наши заверения в том, что судну возвращена управляемость, оказались неправильными? Неужели мы зря трудились под кормой в течение нескольких месяцев?

Раньше, до того как мы перерезали руль, «Седов» поворачивался вправо, так как и перо было отогнуто вправо. Теперь же судно почему-то разворачивалось влево. Ничем нельзя было объяснить этот странный самовольный маневр судна. Да и некогда было заниматься анализом в такое горячее время. Следовало считаться с фактом: «Седов» не слушается руля. И в 20 часов 30 минут, после нескольких безуспешных попыток выправить движение судна, я с горечью записал в вахтенном журнале:

«Ввиду невозможности следовать самостоятельно, застопорили машину».

Ледокол вернулся и передал нам новый буксир. Злые, нахмуренные седовцы торопливо закрепляли его в клюзах. Мы избегали разговаривать и глядеть в глаза друг другу, — было нестерпимо стыдно и больно.

Наконец все приготовления к буксировке были закончены, и ледокол дал ход вперед. Нас окружал крупно- и мелкоби-

тый лед мощностью 9—10 баллов. Начиналось сжатие. Льдины, слегка покачиваясь от зыби, сходились и теснили одна другую. «Седов» упрямо заворачивал носом влево и тащился за флагманским кораблем как-то боком, увлекая груды льда, скоплявшиеся под правым бортом. И снова лопнул стальной буксирный трос.

Только к полудню 17 января, после долгой и утомительной борьбы, во время которой были порваны один за другим еще два буксирных троса, флагманскому кораблю удалось преодолеть несколько миль, отделявшие нас от широкого разводья, которое находилось у самой кромки. К этому времени на «Седове» вступила в строй пародинамо, и корабль впервые после двухлетнего перерыва засиял всеми своими огнями.

Но на душе у нас попрежнему было невесело: как мы ни ломали головы, никак не удавалось выяснить, что мешает «Седову» итти по курсу.

Три часа спустя наши радисты приняли сообщение капитана парохода «Сталинград» Сахарова, на котором находились запасы угля для нас и ледокола «И. Сталин».

«Вижу огни прожекторов, следую пеленгу «И. Сталина»...»

Я хорошо знал этого молодого, смелого капитана, который без боязни вступил ночью во льды, чтобы самостоятельно пробиться к нам и поскорее доставить топливо. Отец Сахарова был капитаном того самого «Фоки», на котором так трагически завершилась экспедиция Георгия Седова.

Капитан «Фоки» сделал все, что было в его силах, чтобы проникнуть возможно дальше на север, но как малы были эти возможности у дряхлого и дырявого суденышка! Сын капитана «Фоки» неизмеримо счастливее его. Уже в 1937 году, когда я плавал на «Садко», он работал старшим помощником капитана на этом первоклассном ледокольном пароходе. Щупленький, низкорослый, черноволосый, он не отличался внешней солидностью. В своих кожаных галифе, заправленных в носки, и в туфлях Сахаров отнюдь не походил на типичного морского волка. Но он пользовался большим уважением и авторитетом как прекрасный специалист, отлично знающий свое дело.

И вот теперь капитан Сахаров ведет сквозь льды «Сталинград» навстречу «Георгию Седову». Нетерпение Сахарова нетрудно понять, — ведь с этим именем в его семье связано представление не только о знаменитом деятеле Арктики, но и о близком отцу человеке, вместе с которым он четверть века назад тщетно пытался достичь полюса...

Флагманский корабль оставил нас и устремился навстречу «Сталинграду», чтобы обеспечить его движение в дрейфующих

льдах. К вечеру «И. Сталин» и «Сталинград» вернулись. Среди плавающих льдов Гренландского моря стали рядом три корабля, над которыми реяли флаги СССР.

Зыбь, шедшая с Атлантического океана, еще больше усилилась. Огромные водяные валы мерно катились друг за другом, разрушая разреженные льды. «Седов» тяжело покачивался с боку на бок. Мы с огромным удовольствием встретили качку, — настоящую океанскую качку, от которой так отвыкли за эти годы. Невыразимо приятно было чувствовать, что под тобою живое, вечно движущееся, бурное море, а не мертвенный, опостылевший своим однообразием лед. Но для перегрузки угля с корабля на корабль такая погодка была ни к чему. «Седов» и «Сталинград», соприкасаясь бортами, прыгали на воде, как пробки. Флагманский ледокол даже отошел чуть подальше, чтобы переждать зыбь.

Нам надо было принять в свои бункеры 600 тонн угля, — я хотел загрузить углем корму, чтобы обеспечить работу укороченного пера. На исходе пятнадцатого часа погрузка была закончена.

Нас постепенно сносило дальше на юг. Льды расползались и терялись в темноте. Похоже было на то, что скоро корабли очутятся на чистой воде. Следовало возможно скорее закончить погрузку ледокола «И. Сталин», чтобы затем пойти к Большой земле. С флагманского ледокола последовало распоряжение:

«Сталинграду» войти за «И. Сталиным» во льды, чтобы в спокойной обстановке перегрузить топливо. «Седову» ждать возвращения ледокола».

Через полчаса огни кораблей растаяли в темноте, и мы снова остались одни. Качка все усиливалась. Корабль швыряло как попало. В каютах звенели падающие со столов стаканы, чернильницы, ездили с места на место чемоданы, летали бумаги. Льды окончательно развело, и теперь «Седов» был на чистой воде.

Положение становилось серьезным. Как мы ни бились, никак не удавалось заставить корабль слушаться руля, — он попрежнему упорно заворачивал влево. Поэтому войти во льды, где можно было бы отстояться, не удавалось. Здесь же, на чистой воде, шторм мог оказаться гибельным для неуправляемого судна.

Решил еще раз проверить все детали рулевого управления.

Механики возились у штурвала, проверяли румпель, осматривали каждое соединение штуртроса. Как будто бы все было в полном порядке. И вдруг, в то самое мгновение, когда мы были готовы окончательно оставить все попытки исправить руль, нам случайно удалось найти причину всех наших бед.

Она была необыкновенно проста. Как это часто случается, мы анализировали сотни сложнейших технических вариантов в то время, когда надо было лишь взглянуть, как сектор руля сообщен с штуртросом.

Оказалось, что при сращении штуртроса наши механики забыли поставить перо в прямое положение. Оно оставалось под левым бортом, в то время как указатель положения руля на мостике показывал «прямо руля». Поэтому-то судно и разворачивалось с таким упорством влево, хотя мы были уверены, что перо руля стоит прямо.

Всего несколько минут потребовалось для того, чтобы исправить глупейшую монтажную ошибку. Сразу же был дан ход, и судно с хорошо загруженной кормой послушно двинулось заданным курсом вразрез волне. Оно так легко и чутко слушалось руля, что непосвященный человек даже не догадался бы, что за кормой у «Седова» действовала лишь часть пера.

— Лево руля! — командовал я штурвальному.

Судно тотчас же поворачивало влево.

— Так держать!

Судно шло прямо вперед.

— Право руля!

Судно разворачивалось вправо.

Испытав судно в течение получаса и убедившись в том, что оно прекрасно слушается руля, я решил подойти к ледоколу.

«Седов» вошел во льды, легко расталкивая обломки полей. Я вызвал Трофимова:

— Дмитрий Григорьевич! Теперь давай самый полный, жми все, что только возможно. Это для нас самая настоящая проверка...

Старшмех понимающе кивнул головой и нырнул в машинное отделение. Я поднялся на мостик и невольно залюбовался нашим кораблем. Вокруг нас был битый лед почти без разводьев. «Седов» со звоном и грохотом крошил, давил и мял льдины, двигаясь вперед со скоростью 4 — 5 миль в час. Возвращенный к жизни после двух с половиной лет вынужденного бездействия, корабль, казалось, с удвоенной энергией штурмовал льды. Было приятно и радостно видеть реальные плоды долгого и упорного труда всего нашего коллектива: мы не только сберегли корабль от гибели, но и подготовили его к ледовым битвам. Теперь я мог донести на ледокол «И. Сталин», что руль исправлен и «Седов» может самостоятельно двигаться во льду.

Огней «И. Сталина» и «Сталинграда» все еще не было видно, хотя мы шли уже минут двадцать.

Внезапно Полянский принял распоряжение флагмана:

«...«Сталинград» зажало. Следуйте к нему...»

Битые льды, окружавшие нас, с каждой милей становились все более мощными. «Седов» дрожал от напряжения, но хода не сбавлял. За кормой чернела вода, в которой плыли, покачиваясь, куски старого льда.

Наконец впереди замелькали огни, — это был «Сталинград». Но, видимо, надобность в нашей помощи отпала, и с флагмана передали новое распоряжение:

«Седову» — отставить. Выходить на разводья...»

Разворачиваться в сплошном битом льду с укороченным рулем было довольно рискованно. Но уж если проверять — так проверять до конца. Дал распоряжение в машину:

— Самые полные обороты!..

Биение машинного сердца ускорилось. Винт еще сильнее забурлил за кормой. Руль лег на борт, и судно, вздрогнув, начало описывать циркуляцию.

Свободные от вахты члены команды выбежали на палубу и любовались этим красивым маневром. Послушный рулю, корабль уверенно развернулся во льдах и лег на обратный курс, оставив позади подковообразный черный след.

— Сделано хорошо! — восхищенно проговорил Андрей Георгиевич, оглядываясь назад. — Наш старик еще поработает в Арктике!..

Я молча кивнул головой. Экзамен, действительно, был выдержан до конца, — «Седов» не только мог следовать заданным курсом, но и был способен маневрировать во льду...

* * *

Поздней ночью 21 января «И. Сталин» и «Георгий Седов» входили в извилистый Айс-фиорд. Озаренные призрачным лунным светом обрывистые, гористые берега Шпицбергена, покрытые вечными ледниками, выглядели фантастическими, совершенно неправдоподобными декорациями. Все же это была земля, пусть обледеневшая, твердая, каменистая, но настоящая земля. Ведь в последний раз мы видели землю в Тикси, — это было два с половиной года назад. И мы жадными глазами разглядывали изрезанные скалистые мысы, голубоватые глетчеры, занесенные снегом горы, — угрюмую, но прекрасную землю, так хорошо изученную русскими мореходами еще в средние века.

Почти трое суток шли мы от ледовой кромки до Айс-фиорда.

Плавание проходило очень спокойно. Море баловало нас, — сразу же, как только мы отошли от кромки, установи-

лась прекрасная, тихая погода. Слегка покачивало. На воде блестела до самого горизонта серебряная лунная дорожка. На юге все ярче разгоралась заря, предвестник наступающего дня. К полудню становилось настолько светло, что на палубе можно было без труда разобрать крупную печать.

Под мерный шум машины на корабле после длительного перерыва снова началась привычная морская жизнь: чередовались вахты, на карте прокладывался курс, вахтенные помощники определяли секстаном координаты. Но конец затянувшегося рейса был уже близок, и во всех уголках корабля шли приготовления к высадке на берег. Виктор Буйницкий бродил по всем каютам и вытаскивал из разных углов то закопченную керосиновую лампу, то бумажный репродуктор, то старый фонарь, — я поручил ему собрать возможно больше предметов нашего обихода для музея Арктики в Ленинграде.

Буторин почти все свободное время проводил в трюме, откуда доносилось мирное гоготание гусей, такое непривычное для нашего слуха. Гусей нам привезли на ледоколе, чтобы мы ими полакомились. Но эти смиренные домашние птицы так умилили моего четвертого помощника, что он решительно запротестовал против их уничтожения. Команда поддержала Буторина, и было решено доставить птиц в Мурманск целыми и невредимыми. Возвращаясь из трюма, он докладывал улыбаясь:

— Совсем ручные! Как приду к ним, они бегут навстречу и гогочут.

И только Джерри и Льдинка не разделяли всеобщей привязанности к гусям. Они крайне подозрительно и ревниво глядели на этих белых жирных пришельцев и свирепо лаяли...

Вот уже впереди зажглись электрические огни Баренцбурга. Смутно чернеет силуэт мощного угольного крана высотой в пятнадцатиэтажный дом. Белоусов радирует мне:

«Константин Сергеевич! Я стану под угольный кран, а ты подходи к пассажирской...»

Раздвигая битый лед, осторожно подходим к причалу. Навстречу нам несутся крики «ура», приветствия, аплодисменты. Хочется поскорее сойти на берег, обнять и расцеловать приветливых граждан самого северного поселка советских горняков. Наконец на берег поданы швартовы.

С исключительным радушием встретили нас горняки. В честь экипажей «Седова» и «И. Сталина» устраивается торжественный бал в местном клубе. Нам преподносят подарки, нас закармливают вкуснейшими кушаньями. Нам показывают поселок и рудник, которыми по справедливости гордятся баренцбуржцы.

Рейс ледокола «И. Сталин»: 15 декабря 1939 года — 25 января 1940 года.

Как известно, на Шпицбергене еще с начала XVII века жили и промышляли зверя наши беломорские поморы. Русские люди исследовали и осваивали эту далекую северную землю и в позднейшее время. Однако до 1920 года Шпицберген никому не принадлежал и представлял собою в правовом отношении так называемую «ничью землю». По постановлению Парижской конференции от 2 февраля 1920 года суверенитет над Шпицбергеном перешел к Норвегии, причем, однако, гражданам других государств предоставлялась свобода поселения и промышленной деятельности на Шпицбергене. Союз ССР приобрел здесь угольное месторождение в Грумант-Сити, отстоящем лишь на 30 километров от Баренцбурга.

7 ноября 1932 года шахтеры советского треста «Арктикуголь» выдали на-гора первые тонны угля, вернув к жизни заброшенный рудник.

Нынешний Баренцбург ничем не напоминает когда-то жалкого поселка. Мы с большим интересом осмотрели хорошо обставленные общежития горняков, большой благоустроенный клуб, новую столовую с механизированной фабрикой-кухней, теплицы, в которых при электрическом освещении цветут розы и зреют огурцы, прекрасную животноводческую ферму.

Потом нам пришлось самим принимать гостей. Началось настоящее паломничество любопытных, — каждому жителю Баренцбурга захотелось поглядеть собственными глазами на корабль, продрейфовавший через весь Ледовитый океан.

Вот к нам приходят работники местной газеты «Полярная кочегарка» и торжественно вручают специальный номер, посвященный прибытию «Седова» в Баренцбург. Потом является делегация школьников. Прибегает парикмахер: может быть, требуется его помощь? Наши бородачи вежливо, но твердо отказались от услуг полярного мастера, — они решили довезти свои окладистые бороды до Большой земли. Лишь Соболевский, чтобы не обижать парикмахера, решается расстаться с бородой, оставив пышные усы.

Поладили с парикмахером, — являются две женщины. Они внимательно оглядывают каюту, заставленную ящиками с фруктами и прочими лакомствами, и лица их мрачнеют.

— Всего-то у вас много! А мы думали вас порадовать. Вот жены горняков прислали домашней колбасы. Может, не побрезгаете нашим подарком? От души прислали...

Я вскочил с кресла и, немного растерявшись, заговорил, угощая гостей апельсинами и конфетами:

— Что вы, что вы, мы будем очень рады! О такой колбасе мы мечтали во льдах.

Прощаясь со льдами, мы подняли красный стяг с именем Сталина.

Мои гостьи успокоились и начали, перебивая друг друга, расспрашивать:

— А жареных поросят вы любите? Мы утром пришлем...

— Может быть, и молока хотите?

— У нас ведь все есть, совсем как на материке...

Мы решили оставить на Шпицбергене бо́льшую часть имевшихся у нас запасов продовольствия. Зачем везти их в Мурманск, если потом придется доставлять те же продукты из Мурманска в Баренцбург?

Зажужжали лебедки, грузовые стрелы пришли в движение, и разгрузка трюмов «Седова» началась.

Экспертиза подтвердила, что большинство продуктов, в частности сливочное масло, дрейфовавшее с нами два с половиной года, сохранило свои вкусовые качества. И только под конец разгрузки произошел один комичный инцидент, над которым мы потом долго хохотали. В спешке Андрей Георгиевич, руководивший сдачей продовольствия, выгрузил на берег несколько бочек с квашеной капустой, на которую мы уже давно махнули рукой, — она за эти годы превратилась в нечто совершенно неописуемое. И вот, ознакомившись с пахучим содержимым этих бочек, молоденькая и энергичная заведующая складом явилась ко мне с решительным протестом: как смели мы снабжать советскую колонию недоброкачественными продуктами?

Я осторожно разъяснил, что снабжение Баренцбурга, собственно, не входило в прямые обязанности экипажа «Седова», и порекомендовал утопить бочки с гнилой капустой на дне Айс-фиорда, что и было сделано.

Трое суток пробыли мы в гостях у советских горняков-полярников. За это время бункеры и трюмы «И. Сталина» и «Седова» пополнились первосортным, отборным углем.

24 января, погасив все огни, наглухо задраив все иллюминаторы, мы вышли в ночное плавание к берегам СССР через чужие воды. Надо было соблюдать строжайшую осторожность и бдительно наблюдать за морем: даже сюда, к обледеневшим берегам Шпицбергена, доносились отголоски забушевавшей в Европе войны...

Всего 682 мили отделяют Баренцбург от Мурманска. Менее пяти дней понадобилось кораблям, чтобы преодолеть это расстояние. Но нам дни плавания по Баренцову морю показались вечностью.

Радио приносило радостные новости: наши семьи уже прибыли в Мурманск, навстречу нам должен выйти пароход, с которым приедут родные; улицы заполярного города уже украшены плакатами и праздничными флагами. Даже Ленинград и Москва готовились чествовать наш экипаж.

Наступает день 23 января. До Мурманска осталось менее 100 миль. Золотисто-красная заря залила половину небосвода. Звезды угасли. Шелковые, мягкие волны приняли голубоватый оттенок, — до сих пор они были черные, как уголь.

Заря разгоралась все ярче и ярче. Неожиданно далеко-далеко на юге брызнул горячий, ослепительно яркий краешек солнца. Словно стрелы, помчались ввысь его теплые лучи, и пурпурное сияние окрасило сначала клотики кораблей, потом такелаж, потом палубы, потом морские волны. Стаи белокрылых чаек взлетали навстречу солнцу, которое мы увидели впервые после третьей полярной ночи.

А на юге в небесной синеве уже возникли клубы черного дыма. Дымки приближались к нам с невероятной быстротой. Уже видны наклонные, заломленные трубы, стремительные, подобранные корпуса.

Вздымая белые буруны за кормой, корабли круто разворачиваются и ложатся на параллельный курс. Вдоль бортов стоят шеренги моряков. На мачтах вьются флажки приветственных сигналов. Гремят орудийные салюты, и торжественные звуки «Интернационала» плывут над притихшим морем. А в вышине слышится рокот могучих авиационных моторов,— два мощных воздушных корабля идут нам навстречу, низко опускаясь и делая круги над «Седовым».

Не успеваем мы налюбоваться этим зрелищем, как кто-то уже кричит:

— Земля! Земля!..

И в самом деле, далеко впереди в голубой дымке медленно-медленно возникают заснеженные гористые отроги, окаймляющие Кольский залив.

Все наши чувства, все помыслы, все чаяния устремлены к этой далекой земле, и мы глядим на нее, как на самую дорогую нам святыню.

Дни в этих широтах пока еще коротки. Солнце прячется за горизонтом очень быстро. Сумерки сгущаются. Контуры берегов тают и расплываются. Но Большая земля шлет нам новое напоминание о себе: внезапно вспыхивает и ложится на воду длинная струя голубого света. Еще один луч, еще один... Это моряки береговой обороны приветствуют наши корабли и указывают путь к родным берегам. Трепетные лучи прожекторов то освещают корпус ледокола, то перебрасываются на «Седова», то бороздят воду, заставляя ее гореть и искриться холодным синим пламенем. Они провожают нас, не отступая ни на один кабельтов. А сзади, справа, слева вспыхивают все новые и новые сигнальные огоньки, — это к нашей эскадре присоединяются новые корабли. Красные, белые, зеленые огни мелькают со всех сторон.

Я читаю телеграмму, которую передает наш флагман:

«Военному совету. Спасибо за теплую встречу. Привет от седовцев военным морякам Северного флота».

Поздняя ночь... Неудобно являться в Мурманск в такой неурочный час, — ведь там готовятся встретить нас массовым митингом. И мы отдаем якоря, чтобы здесь, у входа в Кольский залив, выждать наступления утра. Конечно, никто из нас спать не ложится. Трудно заснуть, когда знаешь, что наутро ты вступишь на родную землю и после долгой разлуки обнимешь близких!

Наши родные, которые уже несколько дней жили в Мурманске, провели эту ночь так же неспокойно, как и мы: они знали, что «Седов» находится всего в нескольких милях от Мурманска, и считали минуты до отхода парохода «Герцен», предоставленного в их распоряжение.

Было около 11 часов утра, когда «Герцен», наконец, показался на горизонте. Он шел медленно, накренившись на правый борт. На палубе суетились сотни людей.

Гирлянды праздничных флагов, медные трубы музыкантов, толпа на палубе — все напоминало, что «Герцен» идет далеко не в обычный рейс.

Я не принадлежу к породе чувствительных и сентиментальных людей. Но в тот миг, когда корабли пошли на сближение, у меня сильно застучало сердце, и к горлу подкатил какой-то ком. Мы глядели во все глаза на палубу «Герцена», и каждому хотелось поскорее найти в густой толпе его пассажиров лица родных, любимых людей. И вдруг на корме послышался звонкий крик Гетмана, в котором прозвучали сразу и радость, и изумление, и благодарность родине за то, что все кончается так благополучно:

— Мама! Моя мама!..

Какой-то вихрь приветствий, радостных возгласов, оживленных восклицаний поднялся над палубами обоих кораблей.

— Витя! Витя! Ты нас видишь?..

— Привет, Михаил Прокофьевич!..

— Костя, Костя!.. Ну, Костя же!..

Мне кричат сразу с трех сторон, и я не знаю, куда смотреть раньше. Да и «Герцен» подвигается так медленно. Сотни людей навалились на правый борт.

Наконец в этой толчее я нахожу сразу четверых — вот они, вот: Оля, отец, мать, сестренка. Они изо всех сил пробиваются к борту. Оля... Она все та же, ни капельки не изменилась, вот только похудела немного. Отец... как сильно он поседел за эти два с половиной года! А сестренка-то, сестренка!.. Я с трудом узнаю Женечку: когда я уезжал, это был

долговязый, нескладный подросток, а сейчас передо мной миловидная девушка. А вот и мама... Она плачет от радости...

— Оля! Поторопи капитана, скажи, чтобы он быстрее швартовался, — кричу я в шутку.

Не дожидаясь окончания швартовки, люди лезут через перила и прыгают на борт «Седова». Первым перемахнул к нам гидролог Чернявский — старый друг Виктора Буйницкого, вместе с которым он дрейфовал на «Садко». Потом кто-то помогает перелезть через поручни Оле. Я бегу к ней навстречу и вижу, как Полянский торжественно уносит в радиорубку сидящую у него на плечах дочурку Зою. Буторин одним богатырским объятием сжимает брата и сестру.

Три часа спустя мы уже мчимся на быстроходном катере к морякам Северного флота.

А вечером мы были в Мурманске. Величественной симфонией гудков встречали нас заводы и корабли, стоящие на рейде. Десятки прожекторов расстилали перед нами светящуюся голубую дорожку на воде. Гром оркестров, тысячеголосое «ура».

Потрясенные этим приемом, мы медленно-медленно сходим по трапу навстречу ликующим толпам народа.

* * *

Можно очень долго, без конца рассказывать о теплых, дружеских встречах на Большой земле. О том, с каким энтузиазмом чествовали нас пионеры заполярного Мурманска, мобилизовавшие все свои артистические таланты, чтобы получше развлечь нас. О том, как в морозный февральский вечер на глухом полустанке Кировской дороги рабочие преподносили нам букеты настоящих живых цветов, заботливо выращенных для нас при искусственном освещении. О том, как ловкие и сильные лыжники Карелии провожали наш поезд от семафора к семафору, чтобы продлить минуты встречи. О том, как гостеприимно встречали наш экипаж горняки Мончегорска и лесорубы Петрозаводска, бойцы финского фронта и колхозники Ленинградской области.

А встреча в самом Ленинграде! С каким теплым и радушным гостеприимством принимали нас ленинградцы, начиная от металлистов и судостроителей и кончая курсантами военных училищ и пионерами! А прием в Смольном, где руководитель ленинградских большевиков, один из виднейших деятелей нашей партии Андрей Александрович Жданов обнял и расцеловал каждого из нас и долго беседовал с нами, расспрашивая о нашей жизни и работе в дрейфе!

Мы явственно ощущали, что благополучное завершение

дрейфа «Седова» радовало не только нас, полярников. Мы видели, что судьба затерянного во льдах советского парохода и его маленькой команды за эти годы сделалась предметом дум и забот всего советского народа.

И седовласые академики, и машинисты паровозов, и пожилые колхозницы, и мастера искусств — все с одинаковой заботливостью расспрашивали нас о нашей жизни, о работе, о здоровье, о перспективах исследования Арктики.

Личное в этих беседах не отделялось от общего. Люди, которые, казалось бы, стоят бесконечно далеко от практики ледового мореплавания, с таким же интересом, по-хозяйски, деловито разузнавали у меня и моих друзей о состоянии льдов за 86-й параллелью, с каким мы расспрашивали их о второй очереди метро, о сельскохозяйственной выставке, о последних достижениях науки. Невыразимо прекрасна в своем реальном воплощении эта ведущая идея нашей страны — идея коллективизма!

И чем ближе мы приближались к сердцу родины — Москве, — тем больше крепло в нас чувство гордости своей могучей страной, своим великодушным народом и вместе с тем чувство глубокой благодарности к тому, кто неустанно воспитывает в советских людях лучшие качества подлинного товарищества, братской взаимопомощи, истинного гуманизма, — к великому Сталину. Нетерпеливо считали мы часы и минуты, оставшиеся до прибытия в столицу, — хотелось возможно быстрее отблагодарить нашего вождя за все, за все...

И вот перед нами, наконец, Москва, величественная и гордая, веселая и гостеприимная, родная, вечно юная Москва. За стеклами вагона промелькнули занесенные снегом дачные поселки, прогрохотали бесчисленные товарные и пассажирские составы, надвинулись каменные громады новых зданий. Поезд замедляет ход, и мы сразу попадаем в какой-то шторм дружественных объятий, перед которым блекнет все, что мы испытали до сих пор.

Мне удается вспомнить лишь отдельные детали этой встречи, — настолько потрясла она нас. Морозное, невероятно холодное для столицы утро. Огромные букеты сирени, левкоев, хризантем. Раскрасневшиеся, улыбающиеся лица. Я узнаю их по давно виденным фотографиям: Н. А. Булганин, А. С. Щербаков, академики, работники искусств, Герои Советского Союза. Но не успеваю я пожать им руки, как неожиданно попадаю в чьи-то железные объятия. Звезды на воротнике, знакомые всему миру усы маршала Буденного...

— Семен Михайлович!..

Блеснули штыки почетного караула. Распахнулись широкие двери. Площадь заполнена делегациями москвичей. Клу-

бы пара плывут над толпой, хрустит под сапогами снег. Но никто из нас не ощущает холода.

Краткий митинг. Нас рассаживают по автомобилям, и мы мчимся по широкой магистрали. Невзирая на холод, окна квартир распахнуты настежь, балконы заполнены людьми. Нам машут платками из окон, бросают букеты цветов.

На тротуарах — оживленные толпы москвичей.

Два с половиной года назад гигантского дома на углу Лесной еще не было. А вместо вот этого красивого здания на углу Васильевской торчал дощатый забор. И этой станции метро не было. А это что? Целый квартал новых великолепных зданий. И улица вдвое шире прежнего.

Нет, нелегко разобраться в новой московской географии. Отложим это дело до более свободных времен. А сейчас сквозь вихрь листовок, падающих на наши автомобили с крыш новых зданий, мы видим рубиновые звезды Кремля. Автомобили поворачивают вправо и въезжают в ворота островерхой башни. Сердце бьется учащеннее, — вот минута, о которой мы долго и страстно мечтали!

Высокое, величественное здание Большого Кремлевского дворца. Широкие мраморные ступени. Белый с золотом Георгиевский зал. Яркий свет, очень много света. За длинными столами — многие сотни гостей, приглашенных правительством на прием. Нас встречают аплодисментами. А несколько секунд спустя эти аплодисменты превращаются в громкую овацию, — вошли руководители партии и правительства.

— Да здравствует Сталин!..

— Слава Сталину!..

— Да здравствует сталинский штаб большевистской партии!..

Мы присоединяемся к этой овации, как когда-то в далеком море Лаптевых, куда радио донесло из Большого театра отзвуки горячих приветствий вождю.

Сталин идет навстречу нам неторопливой, уверенной походкой, немного вразвалку, как ходят моряки. На его лице сияют ласковые, внимательные, какие-то очень молодые темнокарие глаза. И хотя в волосах серебрится седина, эти глаза заставляют забыть о том, что полтора месяца назад мы поздравляли вождя с шестидесятилетием.

Вслед за Сталиным идут его верные соратники — вот Молотов, Ворошилов, Каганович, Калинин, Андреев, Микоян, Берия, Шверник, Маленков, Булганин, Шкирятов.

Мы знаем, как сильно загружены в эти дни делами государственной важности наши руководители. Знаем, что им приходится работать дни и ночи. Тем сильнее чувство благодарности за почетную встречу, которой удостоен наш коллектив...

Сталин крепко жмет нам руки, оглядывая нас пытливым, заботливым взором. Эта отеческая встреча глубоко волнует нас. Сразу вылетают из головы заранее приготовленные для рапорта слова. Хочется просто, по-сыновнему, отблагодарить товарища Сталина за все сделанное для нас, хочется сказать, что теперь все в полном порядке...

Мы долго мечтали об этой встрече. В пургу и мороз, в страшные минуты ледовых атак, в долгие полярные ночи мы говорили себе: все это временное, все это преходящее; пусть сегодня нам тяжело, но зато какое счастье ждет нас завтра, если мы с честью выдержим испытание!..

И вот этот день наступил. Нас принимает в Кремле товарищ Сталин. Лучшие люди столицы собрались под сводами этого дворца, чтобы разделить с нами радость победы.

Порою кажется, что все происходит во сне. Как-то даже не верится, что эта встреча может быть такой интимной, простой, непринужденной. Сам товарищ Сталин, как радушный хозяин, следит за тем, чтобы никто не скучал, чтобы всем было весело. Он разговаривает то с одним, то с другим, шутит, аплодирует ораторам.

И вдруг, внимательно вглядываясь в мое лицо, он участливо спрашивает:

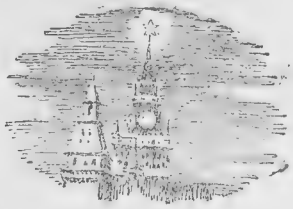
— Почему вы так плохо выглядите? Как вы себя чувствуете после дороги?..

Я сконфуженно отвечаю:

— Спасибо, спасибо!.. Это пройдет...

Поздно ночью, возбужденные, разгоряченные, мы выходим из ворот Спасской башни на притихшую Красную площадь. Мелодично звенят куранты кремлевских часов, звон которых разносится в этот час по всему земному шару — от Северного полюса до Южного. Мирно сияют рубиновые звезды на башнях Кремля. И каждый удар курантов, каждый луч звезды, каждый камень этих древних стен дружески напоминают нам:

— Вы дома, дорогие. Отдыхайте и спите спокойно. Ваш покой охраняет неутомимый стальной человек, бодрствующий в Кремле. До свиданья, до новых побед, до новых встреч!..



СЛОВАРЬ

некоторых специальных слов и определений, встречающихся в книге

АВРАЛ — работа на судне, в которой принимает участие вся команда или значительная ее часть.

АЗИМУТАЛЬНЫЙ КРУГ — неподвижное металлическое кольцо на крышке компаса, разделенное на градусы. С помощью азимутального круга и пеленгатора можно определять углы между диаметральной плоскостью и направлением на данный предмет.

АЙСБЕРГИ (пловучие ледяные горы) — крупные обломки ледников.

АЙСБИМС — поперечное крепление, предохраняющее корпус судна от сжатия льдов.

АКСИОМЕТР — прибор, показывающий положение руля относительно диаметральной плоскости корабля.

АНЕРОИД — прибор для определения давления воздуха, состоящий из герметической металлической коробки, из которой удален воздух, и сильной пружины, оттягивающей гофрированную крышку этой коробки кверху. Действие прибора основано на изменении объема этой коробки в зависимости от давления воздуха. Верхняя крышка коробки при помощи сложной передачи связана со стрелкой, показывающей на шкале анероида величину давления атмосферы.

АНКЕР — якорь.

АНКЕРОК — бочонок от одного до трех ведер вместимостью.

АХТЕРПИК — концевой отсек от ахтерштевня (см. ниже) до крайней кормовой переборки. Служит для хранения пресной воды и для диферентовки судна.

АХТЕРШТЕВЕНЬ — кормовая оконечность судна, продолжение киля. Ахтерштевни делаются обычно литыми или кованными. Передняя часть, через которую проходит гребной вал, называется старнпостом, а задняя, на которую навешивается руль, — рудерпостом.

БАЛЕР (голова) РУЛЯ — верхняя, цилиндрическая его часть; на балер насаживается румпель, через который передается от рулевого привода усилие, вращающее руль.

БАЛЛ — единица, которой по специальной шкале оценивается степень какого-либо явления, например: силы ветра, волнения, ледовитости моря, видимости, густоты туманов.

БАЛЛАСТ — жидкий или твердый груз (вода, чугунные и свинцовые болванки, камень, песок и пр.), принимаемый на судно для придания ему остойчивости на волне.

БАНКА — отдельно лежащая мель. Участок морского дна, на котором глубина значительно меньше общей глубины моря в этом районе.

БАНКА ШЛЮПОЧНАЯ — деревянная доска, служит для укрепления шлюпки от сдавливания, а вместе с тем сиденьем для гребцов.

БАР — поперечная гряда у устья реки, образовавшаяся от осаждения выносимого рекой грунта; иногда баром называют мель, лежащую поперек входа в бухту.

БАРИЧЕСКИЙ ГРАДИЕНТ — разность давлений атмосферы в направлении наибольшего понижения давления (по нормали к изобарам), отнесенная к единице расстояния. Барический градиент измеряют в миллибарах на градус экватора (111 км).

БАТОМЕТР — прибор для взятия проб воды с определенной глубины. К батометрам прикрепляются специальные термометры для одновременного измерения температуры.

БЕНЗЕЛЬ — перевязка двух тросов тонким линем.

БЕНТОС — совокупность животных и растений, обитающих на дне морских и пресных вод.

БИКФОРДОВ ШНУР — фитиль, состоящий из пороховой сердцевины и джутовой обмотки, обмазанной каолиновым тестом или пропитанной смолой. Применяется в подрывном деле.

БИМСЫ — поперечные связи судна, служащие как для поддержания палуб и находящихся на них грузов, так и для сопротивления поперечным усилиям, действующим в плоскостях шпангоутов и стремящимся сблизить или раздвинуть борта судна.

БИТЫЙ ЛЕД — куски пловучего льда разнообразной формы и толщины, в зависимости от того, из какого льда они образовались. Битый лед образуется в результате разлома на части ледяных полей или берегового припая. Различают мелкобитый лед в виде небольших кусков льда (малые льдины) протяжением до 20 метров и крупнобитый — крупные куски льда (крупные льдины) протяжением от 20 до 200 метров.

БЛИНЧАТЫЙ ЛЕД — молодой лед в виде отдельных дисков диаметром в 30—50 сантиметров и более. Блинчатый лед уже через несколько часов после возникновения становится довольно крепким, легкое волнение его не разрушает. Вследствие соприкосновения дисков между собой по краям их образуются валики из слабо соединенных пластинок льда. Народное название блинчатого льда — «тарелочник», «лепешки».

БЛОК-СЧЕТЧИК — комбинированный прибор из блока и специального механизма — счетчика, показывающего длину троса, пропущенного через блок. Блок-счетчик употребляется при измерениях глубин моря и гидрологических работах.

БОТДЕК — палуба на судне, на которой располагаются судовые спасательные шлюпки и устройства для спуска и подъема их.

БОЦМАН — старший из палубной команды судна. В обязанности боцмана входят содержание корабля в чистоте, руководство и на-

блюдение за всеми палубными работами и обучение команды морскому делу.

БРАМСЕЛЬ — прямой парус, подымаемый на брам-стеньге. Для определения принадлежности брамселя к той или иной мачте ему присваиваются дополнительные наименования: на фокмачте он носит название фор-брамсель, на гротмачте — грот-брамсель, на бизань-мачте — крюйс-брамсель.

БРАШПИЛЬ — якорная машина с горизонтальным валом для подъема якорей. Брашпили бывают ручные, паровые и электрические.

БУКСИР — трос, при помощи которого буксируют суда.

БУНКЕР — угольная яма на торговом судне, то-есть специальное помещение для хранения запасов угля.

БУНКЕРОВКА — погрузка на судно запасов топлива.

ВАНТЫ — снасти стоячего такелажа, которыми укрепляются мачты, стеньги и брам-стеньги с боков. В зависимости от того, какое рангоутное дерево ванты удерживают, они получают дополнительные наименования.

ВАТЕРЛИНИЯ — кривая, получаемая при пересечении поверхности корпуса судна горизонтальной плоскостью, параллельной уровню воды.

ВАТЕРЛИНИЯ ГРУЗОВАЯ — ватерлиния, которая совпадает с уровнем воды, соответствующим углублению судна при полной его нагрузке.

ВАХТА — дежурство на судне, для несения которого выходит часть личного состава. В торговом флоте время вахты — четыре часа.

ВАХТЕННЫЙ — лицо, несущее в данный момент вахтенную службу.

ВЬЮШКА ТРОСОВАЯ — барабан с дисками большого диаметра по концам, предназначенный для наматывания троса и его хранения на судах. Вращение тросовой вьюшки производится либо рукоятками, насаженными непосредственно на вал барабана, либо посредством промежуточной, обычно зубчатой передачи.

ГАК — железный или стальной крюк.

ГАЛС — курс судна относительно ветра. Говорят: судно идет левым галсом, если ветер дует в левый бок, и правым галсом — если ветер дует в правый борт.

ГАЛЬЮН — отхожее место, ватер-клозет на корабле.

ГЕОИД — истинная форма Земли, которой учитывается не только сплющенность ее у полюсов, но и все крупные неровности рельефа.

ГИРОКОМПАС, ГИРОСКОПИЧЕСКИЙ КОМПАС — прибор, служащий для определения в пространстве положения меридиана. Основан на свойствах быстро вращающегося волчка. В отличие от магнитного компаса, магнитная стрелка которого под действием земного магнетизма устанавливается в плоскости магнитного меридиана, гирокомпас дает непосредственно направление истинного меридиана.

ГРАВИМЕТРИЯ — измерение в разных точках земной поверхности силы тяжести, которая зависит от формы Земли и от распределения масс внутри Земли. Имеет большое применение в геодезии, как способ изучения фигуры Земли, а также при разведке полезных ископаемых.

ГРИНВИЧСКОЕ ВРЕМЯ — по международному соглашению, меридиан, проходящий через Гринвичскую обсерваторию (Англия), принят за начальный меридиан при счете долгот на земной поверхно-

сти. Гринвичское время служит для всех астрономических расчетов и является основным для системы поясного времени.

ГРУЗОВАЯ МАРКА — на морских транспортных судах показывает ту предельную осадку, на которую данное судно может грузиться в зависимости от времени года и района плавания. Каждое морское судно должно быть снабжено свидетельством о грузовой марке, которое выдается у нас Регистром Союза ССР.

ГРУНТ — верхний слой дна моря, океана, реки и пр.

ГУРИЙ — груда камней, сложенных на берегу для отметки места. Гурии нашли широкое применение в арктических морях как береговые опознавательные знаки.

ГУСТОТА ЛЬДА — соотношение площади, занятой льдом, к общей площади данного участка моря. Выражается в десятибальной системе, то-есть в десятых долях площади. Например, 2 балла означают, что 0,2 данной поверхности покрыто льдом.

ДЕВИАЦИЯ МАГНИТНОГО КОМПАСА — отклонение магнитной стрелки компаса под действием железного или стального корпуса судна и других железных конструкций от направления, которое она занимает на земле (магнитного меридиана).

ДЕРЖАТЬ ПАР НА МАРКЕ — поддерживать в котлах предельное давление. Здесь марка — красная черта на манометре котла, указывающая предельное давление пара в котле при его эксплоатации.

ДИАМЕТРАЛЬНАЯ ПЛОСКОСТЬ — продольная вертикальная плоскость, делящая судно на две симметричные равные части.

ДИФЕРЕНТ — продольный наклон судна. Говорят: «диферент на нос», если углубление носа больше, а углубление кормы меньше. В обратном случае говорят: «диферент на корму». Если осадка судна параллельна расчетной ватерлинии, то говорят, что судно «сидит на ровный киль».

ДРАГА — прибор для добывания со дна глубоких вод растений и животных. Состоит из железной рамы, вдоль длинных сторон которой прикреплены ножи, срезающие растения и животных со дна; к углам драги прикрепляются швабры, в которых запутываются мелкие животные. Для основного сбора к раме прикреплена специальная сетка в виде мешка.

ДРЕЙФ — снос судна с курса под влиянием ветра; особенно сильно сказывается при плавании парусных судов. Углом дрейфа называют угол между кильватерной струей и диаметральной плоскостью судна. Если ветер дует с левого борта, то дрейф называют дрейфом левого галса, если же он дует с правого борта, то дрейфом правого галса.

ДРЕЙФУЮЩИЙ, или ПЛОВУЧИЙ, ЛЕД — лед различных размеров — от небольших кусков до огромных ледяных полей, свободно передвигающийся на поверхности моря под влиянием ветра и течений.

Дрейфующие льды составляют преобладающую массу льдов Северного Ледовитого океана. Они покрывают в течение круглого года все пространство Центрального Арктического бассейна, а зимой — большинство арктических морей.

В летнее время благодаря таянию и выносу льда в Центральный бассейн, арктические моря вдоль северного побережья Сибири в той или иной степени освобождаются от льда.

В Северном Ледовитом океане дрейфующий лед в своем движении

уклоняется вправо от направления действующего ветра, подчиняясь отклоняющей силе вращения Земли. Поэтому северные и западные ветры обычно нагоняют лед к южным берегам арктических морей, затрудняя плавание по трассе Северного морского пути, а южные и восточные — отгоняют. Вообще же в зависимости от местных условий действие ветра на состояние льдов может быть различным в каждом отдельном случае.

В Центральном Арктическом бассейне наблюдается постоянный дрейф льдов с востока на запад в направлении Гренландского моря. Сюда под действием Восточногренландского течения устремляется непрерывный поток пакового льда. Помимо течений, дрейфу льда в Центральном Арктическом бассейне в значительной мере способствуют преобладающие ветры. По наблюдениям на судах «Фрам» и «Седов», дрейфовавших со льдами Центрального Арктического бассейна, скорость ветрового дрейфа в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего этот дрейф. Направление дрейфа льдов отклоняется от направления ветра на 30—40°.

ЕСТЬ! — ответ на приказание или на зов. Означает: слушаю, приказание мною понято и будет выполнено.

ЖУРНАЛ СУДОВОЙ (вахтенный) — особый журнал, ведущийся непрерывно во все время службы судна вахтенными помощниками капитана. В журнал вносятся все данные, касающиеся кораблевождения, необходимые для прокладки; все наблюдения и определения, производившиеся для обеспечения безопасности плавания. Все внесенные в журнал сведения должны быть настолько полны, чтобы впоследствии, при встретившейся надобности, можно было проследить обстоятельства плавания и восстановить всю прокладку.

Кроме того, в журнал вносятся все случаи, имеющие значение для судна, пассажиров, груза, судового экипажа и вообще для плавания. Судовой журнал входит в число основных судовых документов. Если в море происходят случаи смерти, рождения или бракосочетания, то соответствующие выписки из вахтенного журнала служат основанием для получения общегражданских документов при прибытии судна в порт.

ИЛЛЮМИНАТОР — окно на корабле круглой или прямоугольной формы с вставленным толстым корабельным стеклом. Герметически закрывается при помощи специальных приспособлений.

КАБЕЛЬТОВ — мера длины, служащая для измерения в море сравнительно небольших расстояний. Длина его равна 0,1 морской мили, или 185,2 метра. Кроме того, кабельтовым называется трос толщиной от 152 до 330 миллиметров.

КАБОЛКА — нить, свитая из волокон пеньки; из каболок вьют пряди, а из прядей — тросы.

КАБОТАЖ — различают большой и малый. Большой каботаж — сообщение между портами, лежащими на побережье различных морей. Малый каботаж — сообщение между портами одного и того же моря; при этом как одно море рассматриваются Азовское и Черное моря, Белое море и Северный Ледовитый океан, Японское, Охотское и Берингово моря. Термин каботаж употребляется иногда в смысле прибрежного сообщения.

КАМБУЗ — кухня на судне.

КАПИТАНСКИЙ МОСТИК — палубная надстройка, на которой находятся все необходимые устройства и приборы для управления судном.

КАРАВАН — несколько судов, идущих совместно и выполняющих общую задачу.

КАРТЫ МОРСКИЕ — карты, построенные в меркаторской

проекции, на которой земные меридианы и параллели изображаются прямыми линиями, пересекающимися под прямыми углами. На морской карте курс судна изображается прямой линией, а углы, измеряемые с корабля между разными предметами на местности, изображаются равными углами между соответствующими точками на карте.

На морских картах изображены различные участки водной поверхности земли: океанов или их частей, морей, заливов, бухт, портов и т. п. Чтобы уметь читать морские карты, нужно знать условные обозначения. По своему назначению морские карты разделяются на: генеральные, навигационные и планы.

КАЧКА — колебание судна около продольной или поперечной оси; при этом колебания около продольной оси называют боковой, или бортовой, качкой, а около поперечной — килевой качкой.

КАЮТ-КОМПАНИЯ — помещение на корабле для коллективного отдыха, занятий, совещаний и общего стола командного состава.

КИЛЬ — продольная связь, устраиваемая в диаметральной плоскости при днище судна и простирающаяся до штевней. Служит для обеспечения продольной прочности судна.

КИЛЬВАТЕР — струя, остающаяся на воде за кормой идущего корабля.

КИНГСТОН — клапан в подводной части судна, служащий для доступа забортной воды.

КЛЮЗ — металлическая труба для пропуска якорного каната.

КНЕХТЫ — парные литые чугунные или стальные клепаные тумбы, укрепленные болтами к палубе судна и служащие для закрепления швартовных или буксирных концов.

КОД — система условных обозначений слов и фраз несколькими буквами, цифрами и др., употребляемых главным образом для передачи по телеграфу (радио) разного рода сообщений.

КОЛЫШКА — случайный завиток либо закрут у снасти, мешающий ей свободно проходить через блок или шкив. Колышкой также называется небольшой завиток (в виде кольца) на тросе или проволоке, способствующий при сильном натяжении надлому или разрыву троса. Колышка ослабляет рабочую крепость троса наполовину.

КОМПАС — мореходный инструмент, служащий для указания в море компасного курса корабля и для определения направлений на различные видимые с корабля земные предметы или небесные светила. Компас для мореплавателя является наиболее важным мореходным инструментом. Существующие в настоящее время компасы по принципам их устройства можно разделить на три категории: магнитные, гироскопические и особого устройства.

КРАНЕЦ — короткий тросовый обрубок, деревянный валек или парусиновый круглый мешок, набитый и оплетенный каболкой; вывешивается за борт и служит для смягчения ударов при различных маневрах судна, связанных с отходом или подходом к другому судну, стенке, пристани, а равно и для защиты борта от ударов и трения о другое судно или пристань.

КРЕН — наклон судна около продольной оси.

КРЕНОМЕТР — прибор, служащий для измерения угла между вертикальной плоскостью и диаметральной плоскостью корабля (угла крена).

КРЕПИТЬ ПО-ПОХОДНОМУ — закреплять, привязывать, привинчивать те или иные предметы на судне так, чтобы они во время качки оставались неподвижными.

КРОМКА ЛЬДА — край площади, занятой льдом.

КУБРИК — жилое помещение для команды на судах.

КУРС КОРАБЛЯ — угол, составленный диаметральной плоскостью корабля с меридианом. На компасе отсчитывается непосредственно компасный курс; исправив его девиацией компаса, получаем магнитный курс, а исправив последний склонением, выбранным с карты для данного места и года, получаем истинный курс.

КУРСОГРАФ — электронавигационный прибор, автоматически записывающий на ленте курсы корабля и их изменения во времени.

ЛАГ — мореходный инструмент, предназначенный для определения скорости судна.

ЛАГУНА — отмелый залив, вытянутый вдоль берега. Лагуны, или гафы, образуются наносными косами, отделяющими залив от моря, и свойственны намывным берегам. Лагуны характерны для берегов Восточно-Сибирского и Чукотского морей, а также для многих арктических островов.

ЛЕД КРУПНОБИТЫЙ — куски разбитого льда протяжением от 0,1 кабельтова (20 м) до 1 кабельтова (200 м). Образуется из неподвижного льда или ледяных полей, разломанных на крупные куски ветрами, течениями, зыбью, или из смерзшихся мелких кусков.

ЛЕД МЕЛКОБИТЫЙ — небольшие куски плавающего льда протяжением менее 0,1 кабельтова (20 м). Образуется либо из крупнобитого льда, ледяных полей и обломков, разбитых ветрами и течением, либо из смерзшихся шуги и ниласа, разбитых волной.

ЛЕД МОЛОДОЙ — разного вида новообразовавшийся лед (нилас, молодик и т. д.).

ЛЕДОВИТОСТЬ МОРЯ — определяется площадью, которую занимают льды на поверхности моря в навигационный сезон. Площадь льдов обычно выражают в процентах от общей площади данного моря.

ЛЕДЯНАЯ КАША — смесь измельченного льда в поверхностном слое воды, иногда с шугой и снежурой. Ледяная каша встречается между пловучими льдами у кромки льдов и у берегов, где иногда под действием ветра и волнения набивается плотным слоем в несколько метров. Ледяная каша способствует смерзанию пловучих льдов. В осеннее время затрудняет навигацию, особенно у берегов, в заливах, где под действием штормовых ветров происходит наслоение молодого льда.

ЛЕДЯНОЕ САЛО — тонкий налет льда на поверхности моря; образуется из кристаллов льда — игл и пластинок, которые при смерзании принимают вид застывающего сала с особым серовато-стальным или свинцовым оттенком.

При возникновении ветра и волнения, перемешивающего верхние слои воды, ледяное сало может исчезнуть, и кристаллы снова растворятся в морской воде. Наиболее благоприятные условия для возникновения ледяного сала — штиль при температуре воздуха на несколько градусов ниже нуля после ветра при таком же легком морозе. В закрытых бухтах при дальнейшем усилении мороза ледяное сало быстро смерзается, утолщается и может превратиться в твердый ледяной покров. В открытом море вследствие колебаний его поверхности такое превращение ледяного сала непосредственно в сплошной ледяной покров не происходит: здесь ледяное сало является первой стадией образования более молодого льда, переходящего затем в другие, более крепкие формы пловучего льда.

ЛЕДЯНЫЕ ИГЛЫ — первая фаза образования льда в море:

мелкие ледяные кристаллы, трудноразличимые глазом. Присутствие их вызывает изменение обычного цвета и прозрачности воды; поверхности моря они придают матовый оттенок.

Ледяные иглы возникают не только на поверхности моря, но и в некоторой толще воды вследствие ее переохлаждения.

ЛЕДЯНЫЕ ПОЛЯ — обширные площади пловучего льда, границы которых с корабля определить нельзя. Обычно ледяным полем называют льдину размером не менее 1 квадратной мили или протяжением в одном направлении не менее 3 километров. Ледяные поля образуются или при постепенном намерзании ровного льда или вследствие смерзания льдов различного вида, а также в результате разрушения берегового припая на большие части, которые затем выносятся в открытое море. Различают гладкие и торосистые ледяные поля. В арктических морях в зимний период ледяные поля представляют преобладающую форму льдов; летом они разрушаются таянием, обращаются в битый лед и если сохраняются, то преимущественно в высоких широтах.

ЛИПТЫ — меховые чулки.

ЛОЖЕ ОКЕАНА — почти горизонтальная поверхность с незначительным уклоном, редко достигающим 1°, залегающая на глубине более 2 500 метров. Ложе океанов занимает 78 процентов всей площади мирового океана. Иногда это название применяется более широко, а именно: под ним понимается дно океанов вообще, независимо от его глубины.

ЛОТЛИНЬ — тонкий трос, употребляемый для измерений глубин моря. Лотлинь может быть пеньковый — для измерения малых глубин и стальной — для больших глубин.

ЛОТЫ НАВИГАЦИОННЫЕ — приборы, посредством которых измеряют глубину моря под килем судна. По своему устройству разделяются на: 1) ручной лот и диплот, 2) механические лоты и 3) эхолоты.

ЛОЦИЯ — часть науки кораблевождения. Она занимается подробным изучением морей и океанов и служит руководством, как располагать по ним курсы судна, минуя все опасности и применяясь к господствующим ветрам, течениям и другим местным условиям, и как совершать плавание по ним в наикратчайший срок. Для этого в настоящее время в лоциях описаны моря и океаны всего света, а также окружающие их берега и берега бесчисленных островов; почти везде изучены глубины, а опасные места обставлены предостерегательными знаками. Для всех морей составлены карты в том или ином масштабе. Все описания морей носят название руководств для плавания, или лоций, и вместе с картами составляют главные пособия для плавания.

ЛЬЯЛА — желоба, идущие вдоль бортов у самого днища судна; в них скапливается вода, попадающая по каким-либо причинам внутрь корпуса. Отсюда через водоприемные колодцы, закрытые предохранительными сетками, вода откачивается насосами. Доски, которыми покрыты льяла, называются найолами.

МАГНИТНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ — наблюдения по определению элементов земного магнетизма. Магнитное поле Земли в каждой ее точке характеризуется, во-первых, напряжением, которое разлагается на горизонтальную и вертикальную составляющие силы земного магнетизма; во-вторых, склонением — углом между направлением географического меридиана и направлением магнитной стрелки; в-третьих, наклонением — углом между направлением магнитной стрелки и горизонтальной плоскостью.

В связи с перемещением магнитных полюсов Земли происходят ве-

ковые изменения элементов земного магнетизма. Кроме того, наблюдаются также суточные изменения, или вариации, земного магнетизма, происходящие под действием внешних факторов — электрических токов в верхних слоях атмосферы. Замечалось, что вариации земного магнетизма тесно связаны с деятельностью Солнца.

МАЛИЦА — верхняя одежда из оленьего меха, надеваемая через голову. Входит в снаряжение советских арктических экспедиций и зимовок.

МАТЕРИКОВАЯ ОТМЕЛЬ — подводное продолжение материков. Окраина материковой отмели (или окончание материков) лежит на глубине около 200 метров или иногда немного глубже. Отсюда уже начинается заметное понижение дна к глубинам океана. Материковую отмель называют также континентальным плато, или платформой.

МАТЕРИКОВЫЙ СКЛОН — часть дна от материковой отмели до глубины 2 000—2 500 метров к ложу океана. У океанических островов такой склон носит название островного склона.

МАТРОС — в торговом флоте — служащий, принадлежащий к палубной команде судна.

МАЧТА — вертикальное дерево на судне, устанавливаемое в его диаметральной плоскости и возвышающееся над верхней палубой. Мачты являются основой для всего рангоута. Мачты делаются деревянные или металлические пустотелые. В зависимости от места, занимаемого на палубе, мачты называются: фокмачта — самая передняя; протмачта — вторая от носа и бизань-мачта — самая задняя.

МАЯК — искусственное сооружение, служащее для определения места судна при плавании в виду берегов и для лучшего опознания берега с целью избежания опасностей. Обыкновенно маяк представляет собой башню, на которой ночью обязательно зажигается огонь. Места маяков точно наносятся на карты.

МЕСТО КОРАБЛЯ ОБСЕРВОВАННОЕ — место корабля, полученное независимо от прокладки, по наблюдениям береговых предметов, небесных светил или по радиопеленгам.

МЕСТО КОРАБЛЯ СЧИСЛИМОЕ — место корабля, вычисленное по формулам счисления или полученное графически на основании показаний компаса и лага.

МИДЕЛЬ-ШПАНГОУТ — кривая, получаемая при рассечении поверхности судна в середине его или в самом широком месте поперечной плоскостью, перпендикулярной к диаметральной.

МНОГОЛЕТНИЙ ЛЕД — лед, не растаявший за лето и просуществовавший не менее двух зим.

МОРЕХОДНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ — инструменты, употребляемые в морском деле в целях обеспечения кораблевождения. К мореходным инструментам относятся навигационные инструменты и астрономические инструменты, морские угломерные инструменты, хронометры и часы, вспомогательные астрономические приборы.

МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА КОРАБЛЯ — пловучесть, остойчивость, поворотливость и плавность качки.

МОРСКАЯ МИЛЯ — единица длины. У нас, в СССР, длина морской мили принята равной 1 852 метрам.

МОРСКАЯ ПРАКТИКА — отрасль морских знаний, исследующая вооружение (оборудование) корабля и управление им.

«МОРСКОЙ ВОЛК» — опытный, старый моряк, знающий и любящий море и морское дело.

МОРСКОЙ ЛЕД — образуется из морской воды и представляет главную массу арктических льдов. Вследствие солености морской воды образование морского льда начинается при температуре воды ниже нуля. Вода с наибольшей соленостью, наблюдаемой в арктических мо-

рях (около 3,5 процента), начинает замерзать при температуре воды — 1,9°.

Морской лед более пластичен и труднее поддается раздроблению на части, чем пресноводный лед, который более крепок, но менее пластичен. По структуре морской лед может быть игольчатый, губчатый и зернистый.

НАВИГАЦИОННЫЙ ПЕРИОД — промежуток времени, в течение которого данный порт или водный путь доступен для движения судов (свободен от льда, имеет достаточную глубину и т. д.).

НАВИГАЦИЯ — 1) один из основных разделов науки кораблевождения, излагающий основания для вождения и определения на карте места корабля в море по береговым предметам или по счислению. Основными приборами для этой цели служат компас и лаг; 2) судоходство, мореплавание; 3) время года, когда по местным климатическим условиям возможно судоходство.

НЕПОДВИЖНЫЙ ЛЕД, или БЕРЕГОВОЙ ПРИПАЙ, — образуется зимой вследствие намерзания льда у берегов и примерзания к ним дрейфующих льдов. Припай, за исключением части, непосредственно примыкающей к берегу, имеет вертикальные колебания, связанные с колебанием уровня моря.

ОБЛОМКИ ЛЕДЯНЫХ ПОЛЕЙ — образуются в результате разлома ледяных полей и берегового припая на отдельные куски. В отличие от крупнобитого льда обломками ледяных полей считают площади льда протяжением более 200 метров и до 1—3 километров; бо́льшие площади льда относят к ледяным полям.

Обломки ледяных полей являются распространенной формой ледовых образований в арктических морях, в частности по трассе Северного морского пути в начальный период навигации, когда летний процесс разрушения льдов еще не закончен.

ОБСЕРВАЦИЯ — наблюдения береговых предметов или небесных светил, на основании которых получают графически на карте или путем вычислений место корабля.

ОГОН — петля на конце троса.

ОКЕАНОГРАФИЯ — наука, изучающая все явления, совершающиеся в мировом океане и его частях.

ОСАДКА СУДНА — глубина погружения судна в воду. Отмечается по специальной шкале, нанесенной на форштевне и ахтерштевне судна. Выражается либо в футах и дюймах, либо в метрах и сантиметрах. Величина осадки зависит от количества перевозимого груза, запасов топлива, воды и т. д.

ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДНА — способность судна плавать в прямом положении или, если судно какой-либо внешней силой выведено из этого положения (накренено), способность его вернуться по прекращении действия этой силы в первоначальное положение.

ОТВАЛИВАТЬ — отходить от пристани или борта другого судна.

ОТКРЫТАЯ, ИЛИ ЧИСТАЯ, ВОДА — большое пространство чистой от льда воды, расположенное на границе с ледяным покровом.

ОШВАРТОВАТЬ СУДНО — укрепить при помощи швартовов судно к причалу или к другому судну.

ПАЙОЛ — настил в трюме, состоящий из плотно пригнанных одна к другой толстых досок.

ПАК — многолетний дрейфующий лед в виде скоплений мощных ледяных полей, их обломков и битого льда. Различают пак Центрального Арктического бассейна, или арктический пак, и пак окраинных арктических морей, или окраинный пак. Окраинный пак заполняет северные районы

окраинных арктических морей, откуда под действием ветра и течений распространяется в Центральный Арктический бассейн. Характер окраинного пака разнообразный, в зависимости от времени и места образования. Толщина сглаженных таянием полей пака 2—2,5 метра, а торосистых, образованных из набивного льда, — до 10, а иногда до 15—20 метров.

Паковый лед представляет затруднение для навигации.

ПЕЛЕНГ — направление от наблюдателя на какой-либо предмет.

ПЕЛЕНГАТОР — прибор, установленный на компасе, служащий для взятия пеленгов.

ПЕРЕБОРКА — всякая вертикальная перегородка, разделяющая помещения внутри судна или ограничивающая их на верхней палубе. Переборки бывают продольные и поперечные.

ПЛАВНИК — скопления на побережье пловучего леса, выброшенного морем. Сибирские реки выносят в море в громадных количествах бревна, доски, целые деревья, упавшие с подмытых водой берегов, обломки разрушенных деревянных построек. Весь этот лес, а также обломки разбитых судов морскими течениями перемещаются на громадные расстояния и в конце концов выбрасываются на берег. В некоторых местах на побережьях арктических морей и на островах (в районе Енисейского залива, дельты Лены, на островах Новой Земли и Ново-Сибирских) имеются огромные скопления плавника. В этих местах плавник с древних времен использовался для построек промысловых изб.

ПЛАНКТОН — совокупность мелких организмов, пассивно держащихся в поверхностных слоях воды и частью обладающих собственным движением.

ПЛАНШИРЬ — деревянный брус с закругленной поверхностью или стальной из особого вида фигурной стали, ограничивающий фальшборт судна в верхней части.

ПЛАСТЫРЬ — приспособление для временной заделки пробоин в корпусе судна.

ПЛОВУЧЕСТЬ — способность судна плавать на воде, неся на себе назначенные по роду его службы грузы, имея при этом заданную осадку носом и кормой.

ПЛОЩАДЬ РУЛЯ — площадь пера руля. Площадь руля зависит от величины погруженной площади диаметральной плоскости судна и определяется расчетом для каждого судна.

ПОДВЕТРЕННАЯ СТОРОНА — сторона, противоположная той, в которую дует ветер, то-есть противоположная наветренной стороне. Так, например, если судно идет правым галсом, то его левая сторона будет называться подветренной, а правая — наветренной.

ПОДЗОР — конструктивная особенность кормовой части корпуса судна, служащая для прикрытия руля и увеличения площади верхней палубы. Форма обвода корпуса с нависающей кормой.

ПОЛОСЫ ЛЬДА — поясины — битый лед, расположенный полосами на чистой воде.

ПОЛУНДРА — окрик (вместо «берегись!»), которым на судах предупреждают людей, чтобы они посторонились от падающего или бросаемого сверху предмета.

ПОЛЫНЬЯ — пространство чистой воды среди льдов всякого вида.

ПОЛЯРНЫЕ СИЯНИЯ — различные формы свечения в высоких слоях атмосферы (на высоте 100—150 км) в полярных областях. Явление полярного сияния, согласно современной теории, объясняется тем, что электрические заряженные частицы, исходящие от Солнца, проникая в верхние слои атмосферы, отклоняются под действием магнитного поля Земли и сосредоточиваются вблизи ее магнитных полюсов, вызывая свечение разреженных газов атмосферы. Полярные сияния бывают разнообразной

формы, интенсивности и цвета, причем различные формы сияния могут появляться одновременно.

ПОМОР — житель берегов Белого моря.

ПОМОЩНИКИ КАПИТАНА — лица командного состава на судах торгового флота, имеющие штурманскую специальность.

ПОМПА — название различных насосов на судах.

ПОПРАВКА КОМПАСА — угол между истинным и компасным меридианами; алгебраическая сумма склонения и девиации компаса.

ПОПРАВКА ХРОНОМЕТРА — разность между гринвичским временем и показанием хронометра.

ПОРОГ НАНСЕНА — подводная возвышенность, тянущаяся от берегов Гренландии к Шпицбергену и отделяющая Центральный Арктический бассейн от Гренландского моря. Существование этого порога было предсказано Нансеном.

ПОРУЧНИ — род перил на верхней палубе, а также на трапах, мостиках, надстройках и т. п.

ПОЯСНОЕ ВРЕМЯ — система счета времени, принятая теперь почти во всех странах ввиду ряда практических удобств, которые она дает. Заключается в том, что вся земля делится меридианами на 24 пояса, или зоны, по 15° шириной, и в пределах каждого пояса считается одно время, соответствующее местному времени среднего меридиана данной полосы, которое отличается от гринвичского времени на определенное число часов.

ПРИБОРЫ ЭЛЕКТРОНАВИГАЦИОННЫЕ — навигационные приборы, построенные с широким применением электротехники. Среди всех электронавигационных приборов наиболее интересным является гирокомпас как по сложности своей теории и практического конструктивного осуществления, так и вследствие его значения в кораблевождении. От гирокомпаса приводятся в действие следующие электронавигационные приборы: гирорулевой (автоматический рулевой), курсограф и одограф (автоматический прокладчик). Кроме того, к числу электронавигационных приборов относятся электромеханические лаги и эхолоты.

ПРИЛИВЫ И ОТЛИВЫ — периодические изменения уровня воды в море, вызываемые действием на частицы воды сил притяжения Луны и Солнца и сил центробежных, возникающих от обращения систем Земля — Луна, Земля — Солнце вокруг их общих центров тяжести. Первенствующее значение имеет Луна; ее сила притяжения относится к силе притяжения Солнца как 5 : 2, почему приливы совпадают примерно с прохождением Луны через меридиан данного места.

ПРОЗРАЧНОСТЬ МОРЯ — предел проникновения дневного света в глубину моря. Прозрачность моря зависит главным образом от количества находящихся в воде мельчайших взвешенных частиц, а также животного и растительного планктона.

ПРОКЛАДКА — нанесение на карту пути корабля и отложение на ней пройденных кораблем расстояний. В широком смысле слова под прокладкой понимают обыкновенно всю работу на карте, необходимую для безопасного плавания.

ПРОЛОЖИТЬ КУРС — нанести на карту, графически изобразить направление движения корабля.

ПРОТАЛИНЫ — сквозные отверстия округлой формы в ледяном покрове, образующиеся под действием талой воды, стекающей под лед с его поверхности.

ПРОМОИНЫ — сквозные отверстия в ледяном покрове, промытые течением. Промоины наблюдаются в проливах, в таких местах, где течение имеет значительную скорость.

ПРЯДЬ — несколько каболок или проволок, свитых вместе. По чи-

слу прядей в тросах последние называются трехпрядными, четырехпрядными и т. д.

РАДИОПЕЛЕНГ — направление на радиомаяк, получаемое радиопеленгатором.

РАДИОПЕЛЕНГАТОР — устройство, состоящее из наружной системы в виде поворотной или неподвижной рамки и приемника с вспомогательными приборами для компенсации девиации (когда пеленгатор установлен на судне). Радиопеленгатор служит для определения направления на тот или иной объект.

РАЗВОДЬЕ — пространство чистой воды между льдами.

РАЗРЕЖЕНИЕ, или РАЗРЯДКА, ЛЬДА — расхождение льда на свободной воде, а также уменьшение его площади вследствие таяния и разрушения.

РАЗРЕЖЕННЫЙ ЛЕД — различного вида битый лед, покрывающий около половины видимой поверхности моря, примерно в количестве 4—5 баллов, и располагающийся по всему видимому горизонту.

РАНГОУТ — деревянные или металлические трубчатые части вооружения судов: мачты, стеньги, реи.

РАСПОРКИ — брусья, препятствующие сближению каких-либо частей судна или его набора, например: бимсы, служат распорками для бортов судна, пиллерсы—распорками между палубой и днищем судна и т. д.

РЕЙС — плавание судна между двумя портами, часто с заходом в промежуточные порты. Различают рейсы океанские, морские, каботажные (прибрежные).

РОЗА ВЕТРОВ — чертеж, изображающий распределение ветров в данном пункте. Из центра проводят 8 прямых линий через 45°; на этих прямых откладывают отрезки, длины которых пропорциональны повторяемости ветров или наибольшим наблюденным скоростям ветра; соединяя концы указанных отрезков прямыми, получают два многоугольника, один из которых называется розой повторяемости ветров, а другой — розой скорости ветров.

РОПАКИ — отдельно торчащие ребром льдины на относительно ровной поверхности льда. Образуются от напора льда под действием ветра или течений.

РУБКА — всякого рода закрытые помещения на верхней или на вышележащих палубах, не доходящие до бортов судна.

РУДЕРПИС — кованая или литая вертикальная часть рулевой рамы, к которой присоединяются горизонтальные ребра пера руля, а также штыры с крючьями или петлями для навешивания на ахтерштевень (рудерпост).

РУДЕРПОСТ — вертикальная ветвь ахтерштевня, служащая для навешивания руля.

РУЛЕВЫЕ КРЮЧЬЯ — крючья на рудерписе или на ахтерштевне, посредством которых руль навешивается на рудерпост.

РУЛЕВЫЕ ПЕТЛИ — петли на рудерписе для навешивания руля посредством штыров и крючьев.

РУЛЕВЫЕ УКАЗАТЕЛИ — приборы, указывающие положение руля относительно диаметральной плоскости судна.

«РУЛЬ НА БОРТ» — приказание рулевому положить руль вправо или влево (в зависимости от поданной команды) доотказа.

РУМБ — постоянное и вполне определенное в данном месте земли положение истинного меридиана, определяющего направление истинного N—S и ему перпендикулярное направление O—W, позволяет мореплавателю точно ориентировать относительно этих линий любые направления. Линиями N—S и O—W вся плоскость истинного горизонта разбивается на

4 четверти, получающие наименования по названиям главных точек горизонта, между которыми данная четверть заключается: NO-я, SO-я, SW-я и NW-я. Зная положение линии истинного N—S, можно все направления, как, например, направление движения своего корабля, направление на различные видимые с корабля береговые предметы или небесные светила, определять углами, составляемыми этими направлениями с линией истинного N—S. Направления на предметы, измеряемые углами между данными направлениями и линией N—S, называются румбами. Так, например, говорят: корабль идет по такому-то румбу или маяк виден по такому-то румбу.

Приводится таблица переводов румбов в градусы.

ПЕРЕВОД РУМБОВ В ГРАДУСЫ

№ румба	Обозначение румба	Названия румбов		Число градусов
		NO четверть		
0	N	Норд	Север	0
2	NNO	Норд-норд-ост	Северо-северо-восток	22,5
4	NO	Норд-ост	Северо-восток	45
6	ONO	Ост-норд-ост	Восток-северо-восток	67,5
8	Ost	Ост	Восток	90
		SO четверть		
0	S	Зюйд	Юг	0
2	SSO	Зюйд-зюйд-ост	Юго-юго-восток	22,5
4	SO	Зюйд-ост	Юго-восток	45
6	OSO	Ост-зюйд-ост	Восток-юго-восток	67,5
8	Ost	Ост	Восток	90
		SW четверть		
0	S	Зюйд	Юг	0
2	SSW	Зюйд-зюйд-вест	Юго-юго-запад	22,5
4	SW	Зюйд-вест	Юго-запад	45
6	WSW	Вест-зюйд-вест	Запад-юго-запад	67,5
8	W	Вест	Запад	90
		NW четверть		
0	N	Норд	Север	0
2	NNW	Норд-норд-вест	Северо-северо-запад	22,5
4	NW	Норд-вест	Северо-запад	45
6	WNW	Вест-норд-вест	Запад-северо-запад	67,5
8	W	Вест	Запад	90

РУМПЕЛЬ — насаживается на голову руля; через него передается от рулевой машинки или вообще от рулевого привода усилие, вращающее руль.

СДРЕЙФОВАТЬ — быть снесенным ветром или течением.

СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН — расположен между северными побережьями Северной Америки, Европы и Азии. В его состав входят Северо-Европейский и Арктический бассейны. 1. Северо-Европейский бассейн состоит из морей: Гренландского, Норвежского, Скандинавского фиордового, Баренцова и Белого. 2. Арктический бассейн состоит из морей: Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского, Бофорта, Северо-Американского проливного и моря Линкольна.

Площадь Северного Ледовитого океана 13 100 000 квадратных километров, глубины его превышают 5 000 метров.

СЕКСТАН — морской угломерный инструмент, служащий для измерения высот небесных светил и углов между видимыми с корабля предметами. Отличается от наземных приборов, например теодолита, тем, что качка судна не влияет на результаты наблюдения.

СЖАТИЕ ЛЬДА — уплотнение льда под влиянием силы ветра или течения, действующих в направлении, противоположном возможному свободному движению льда. Степень сжатия зависит от силы ветра или течения и от рода препятствия. В открытом море сжатие льдов бывает значительно слабее, чем у берегов. Сжатие льдов у берегов по трассе Северного морского пути является одной из основных трудностей при плавании: проход через льды, находящиеся в состоянии сжатия, затруднителен даже для мощных ледоколов.

СКЛОНЕНИЕ КОМПАСА — угол между истинным меридианом места и магнитным меридианом.

СКЛЯНКА — 1. Песочные часы. Устройство склянки: два стеклянных конуса соединены вершинами вместе и заключены в деревянную или металлическую оправу. Между конусами через отверстия в вершинах имеется сообщение. Внутри склянки находится песок, который при вертикальном ее положении пересыпается из одного конуса в другой в установленный промежуток времени. 2. Выражение склянка обозначает на флоте получасовой промежуток времени, причем количество склянок показывает время. Счет их начинается после полудня, а именно: в $12^1/_2$ часов бьют в колокол 1 раз (что означает 1 склянка), в 1 час — 2 раза, в $1^1/_2$ часа — 3 раза и т. д. до 8 склянок в 4 часа дня; потом начинается новый счет от 1 до 8 склянок и т. д. Такой счет времени на флоте установился вследствие того, что вся судовая жизнь и служба регулируются четырехчасовыми промежутками времени — вахтами. Которая склянка — сколько времени, который получас пошел с восьми склянок. Бей четыре склянки — ударь в колокол 4 раза; это указывает, что в данный момент 2, 6, 10, 14, 18 или 22 часа.

СКУЛА — 1. Изгиб на корпусе судна, где борт, закругляясь, переходит в носовую, заостренную часть. 2. Изгиб на корпусе судна, где борт, закругляясь, переходит в днище.

СЛАБИНА — обвислость, провисание, излишек нетуго натянутой снасти. Выражение «Слабину выбрать!» означает не обтягивать снасть, а лишь подтянуть ее провисание, обтянуть слегка, что легко поддается; «Дать слабину!» — ослабить снасть, чтобы она обвисла.

СНАСТЬ — всякая веревка на судне, служащая для постановки и уборки парусов и управления ими, а равно и имеющая специальное назначение.

СНЕЖНИЦА — пресная вода на поверхности ледяного покрова, образующаяся вследствие таяния снега. Снежница сначала появляется на льду под снегом, затем, по мере накопления, образует среди снежного покрова более или менее значительные озерки. Вода в этих озерках обычно светлоголубоватого цвета. При дальнейшем увеличении таяния снежная вода на поверхности ледяного покрова распространяется все больше

вширь и вглубь, пока не образует проталины и не уйдет через них под лед.

Пресную воду со льда берут на суда, где ее используют для паровых машинных котлов и других надобностей, например для стирки белья и т. п.

СНОС КОРАБЛЯ — уклонение корабля от линии проложенного курса под влиянием действия ветра или течения или одновременно и ветра и течения.

СОЛЕНОСТЬ МОРСКОЙ ВОДЫ — определяется количеством растворенных в морской воде солей, выраженном в граммах на 1 000 граммов морской воды (промилле). Средняя соленость океанов вдали от берегов — 35 промилль, или 3,5 процента. На отдельных участках океана соленость воды неодинакова. Величина ее зависит от интенсивности испарения, количества выпадающих осадков, образования и таяния льдов и от величины берегового стока.

СОЛНЕЧНАЯ РАДИАЦИЯ — отдача Солнцем тепловой энергии в пространство. Практически количество солнечной энергии, которую получает Земля путем радиации, определяется: 1) углом падения лучей на земную поверхность, 2) продолжительностью облучения. Вследствие наклона Земли к плоскости орбиты углы падения солнечных лучей для одних и тех же широт меняются.

На полюсе среднее количество получаемого тепла в 2,4 раза меньше, чем на экваторе.

SOS — сигнал о помощи, подаваемый по радио при наступлении крайней опасности для судна и экипажа.

СПАРДЕК — верхняя легкая палуба у судов старого типа, простиравшаяся от форштевня до ахтерштевня, выше главной палубы. В настоящее время спардеком часто называют палубу средней надстройки на судах.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ НАГРУДНИК — спасательное средство в виде снаряда, сделанного из пробковых пластин или из измельченной пробки, помещенной в обоймы. Спасательный нагрудник надевается обязательно на грудь, а не на живот. В некоторых случаях пробка заменяется другими материалами. Иногда спасательные нагрудники называются спасательными поясами. Это название спасательного нагрудника следует считать вредным, так как спасательный нагрудник, надетый на живот, как пояс, способен только погубить человека, очутившегося в воде. Человек при указанном неверном использовании спасательного нагрудника перевернется ногами вверх, что и имело место при аварии парохода «Симферополь», описываемой в книге.

СПЛОЧЕННЫЙ ЛЕД — обширные скопления подвижных, несмерзающихся льдов разного вида, тесно сгруппированных между собою.

СПЛОШНОЙ ЛЕД — лед, смерзшийся в одну монолитную массу, большей частью неподвижный, покрывающий в виде берегового припая бухты, заливы, проливы и большие пространства открытого моря.

СПОСОБ СОМНЕРА — способ определения места корабля пересечением кругов равных высот светил.

СРАСТИТЬ — соединить, связать, скрепить два конца троса.

СТАКСЕЛИ — косые паруса треугольной формы. Стаксели впереди фокмачты называются: фока-стаксель и фор-стеньги-стаксель. Между фок- и протмачтами: грот-стеньги-стаксель, грот-брам-стаксель и грот-бом-брам-стаксель. Между грот- и бизань-мачтами: крюйс-стеньги-стаксель и крюйс-брам-стаксель.

СТАМУХА — отдельное нагромождение раздробленного льда в виде сплошной компактной массы, сидящей на мели. Стамухи образуются

из остатков торосистого берегового припая и из торосистых льдин, севших на грунт.

СТАРШИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА — первый заместитель командира судна, ведает распорядком жизни и службы на корабле.

СТЕНЬГА — рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее. В зависимости от принадлежности к той или другой мачте стеньгам присваиваются дополнительные наименования.

СТРЕЛА ГРУЗОВАЯ — приспособление для подъема тяжестей на судне, для погрузки и выгрузки товаров, запасов, угля.

СТРИНГЕР — продольная непрерывная связь в виде листов, поставленных по возможности перпендикулярно к обшивке.

СТРОП — простейшее приспособление для погрузки различных грузов. Представляет собой чаще всего тросовое кольцо — кусок проволочного или пенькового троса, концы которого сплетены или связаны вместе.

СУДОВОДИТЕЛЬСКИЕ ЗВАНИЯ — в морском торговом флоте Союза ССР разделяются на 6 степеней: капитан дальнего плавания с высшим дипломом; капитан дальнего плавания; штурман дальнего плавания; капитан малого плавания; штурман малого плавания и судоводитель маломерного судна.

«ТАК ДЕРЖАТЬ!» — команда рулевому, по которой он обязан удерживать корабль на том курсе, на котором последний лежал в момент подачи команды.

ТАКЕЛАЖ — все снасти на судне, служащие для укрепления рангоута, — стоячий такелаж и для управления им и парусами — бегучий такелаж.

ТАЛИ — грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом; один конец последнего (коренной) укреплен неподвижно у одного из блоков, а за другой конец (ходовой конец, или лопарь) тянут для подъема груза.

ГВИНДЕК — междупалубное пространство на судах, имеющих несколько палуб.

ТЕЛЕГРАФ МАШИННЫЙ — прибор для передачи из командного пункта корабля в машинное отделение приказаний, касающихся действия главных машин.

ТЕОДОЛИТ — геодезический инструмент для измерения углов при съемках местности и триангуляции.

ТОРОСЫ — нагромождения обломков льда, которые образуются в результате сжатия ледяного покрова Различают два вида образования торосов (или торошения): взлом и раздробление ледяного покрова. Взломом называют такой вид торошения, когда в ледяном покрове образуются трещины и происходит нагромождение более или менее крупных обломков льда, принимающих всевозможные положения, до вертикального включительно. Раздроблением называется разрушение ледяного покрова на более мелкие части; оно сопровождается образованием торосов из сравнительно небольших кусков льда. Взлом и раздробление могут происходить и независимо друг от друга и совместно; в последнем случае наблюдается постепенный переход от одной формы к другой. Ледяной покров, загроможденный торосами, называют торосистым. Степень торосистости льда принято определять по пятибальной шкале. В арктических морях наблюдается преимущественно торосистый ледяной покров, за исключением берегового припая между островами, в проливах, заливах и у отмелых берегов, где лед не подвергается сжатиям.

Торосы могут располагаться в виде куч и холмов или в виде валов и гряд, длинных и коротких. Обычно торосы возникают по краям отдельных дрейфующих льдин и по краю (на кромке) берегового припая.

В зависимости от места образования различают прибрежные и морские торосы, имеющие свои характерные формы.

ТРАВЕРЗ — направление, перпендикулярное курсу судна или его диаметральной плоскости. Быть на траверзе какого-нибудь предмета означает, что наблюдатель с судна видит данный предмет в направлении, перпендикулярном курсу судна.

ТРАВИТЬ — ослаблять, выпускать.

ТРАП — всякая лестница на судне.

ТРОС — общее название всякой веревки, применяемой на судах. В зависимости от материала тросы бывают: пеньковые — из волокон конопли, называемых пенькою; травяные — из волокон трав и деревьев, растущих в тропических странах; проволочные — из железной или стальной оцинкованной проволоки.

ТРЮМ — внутреннее помещение в судне, лежащее ниже самой нижней палубы (между днищем и платформой). Служит для укладки грузов (грузовой трюм), для размещения машин и котлов (машинный трюм) и т. п.

ТЯЖЕЛЫЙ ЛЕД — мощный, торосистый и сплоченный лед, труднопроходимый даже для мощных ледоколов. Обычно это набивной лед, образующийся в результате надвигания одних льдин на другие.

УГОЛ ДРЕЙФА — угол между направлениями диаметральной плоскости корабля и линией пути корабля при прямолинейном движении и касательной к линии пути корабля при криволинейном движении.

УЗЕЛ — единица длины. Сохранилась в морском деле с давних времен, когда для измерения скорости судна пользовались ручным лагом. Для этого выпускался лаглинь с узлами через каждые 48 футов и замечалось время. Количество узлов, прошедших через руку наблюдателя в полминуты, равнялось количеству морских миль, проходимых судном в один час.

Выражение «судно идет 8 узлов» означает, что оно идет со скоростью 8 миль в час.

ФАЛЬШБОРТ — легкое, сплошное вертикальное продолжение борта корабля над верхней палубой.

ФАРВАТЕР — проход между опасностями, обставленный предостерегательными знаками, или определенный путь для плавания судов.

ФОКМАЧТА — передняя мачта на судне, то-есть первая, считая от носа к корме.

ФОРПИК — носовой отсек на гражданских судах, расположенный непосредственно у форштевня. Служит балластной систерной для удиферентования судна.

ФОРШТЕВЕНЬ — носовое загнутое кверху продолжение киля.

ХОЛОДИЛЬНИК — вспомогательный аппарат, служащий для конденсирования отработанного пара в воду.

ЦВЕТ ЛЬДА — молодой морской лед имеет зеленый цвет, тем более светлый, чем больше в нем пузырьков воздуха или солей. По мере уменьшения содержания солей морской лед принимает голубоватый оттенок. Многолетний лед, образовавшийся только путем намерзания, имеет ясно выраженный голубой цвет и отличается прозрачностью. Многолетний наслоенный лед имеет или зеленоватый или голубоватый оттенки в зависимости от толщины составляющих его льдин; спаивающая их ледяная масса представляется почти белой и непрозрачной.

Присутствие в воде посторонних примесей придает льду желтоватый оттенок, а береговые наносы и осадки планктона на поверхности льдин окрашивают их в грязно-бурые, красноватые и даже черные, землистые цвета. Такой лед, называемый грязным, часто встречается в арктических морях по трассе Северного морского пути.

ШВАРТОВ — трос, с помощью которого судно прикрепляется к берегу, стенке, пристани или другому судну.

ШЛАГ — оборот снасти вокруг чего-либо.

ШЛЮПБАЛКА — кованый целый или трубчатый стальной брус, изогнутый в верхней части. Шлюпбалки служат для подъема и спуска шлюпок.

ШЛЮПКИ СПАСАТЕЛЬНЫЕ — шлюпки (обычно вельботы и катеры), у которых под банками, в носу и в корме или вдоль борта помещаются воздушные ящики (поплавки). Шлюпки эти с сидящими на них гребцами, будучи залиты водой, не тонут, иначе говоря, они являются непотопляемыми.

ШПАНГОУТ — поперечное ребро корпуса судна, придающее последнему поперечную прочность. Шпангоутом называют также поперечное сечение судна; например, говорят, что такая-то систерна расположена между такими-то шпангоутами.

ШПИГАТ — отверстие в фальшборте или палубной настилке судна для удаления с палуб воды, попавшей из-за борта, а также при мытье палубы и т. п. Водосточная труба, вставляемая в это отверстие, также называется шпигатом, или шпигатной трубой.

ШПИЛЬ — особый ворот с вертикальной осью, устанавливаемый на судах для выхаживания (подъема) якорных цепей, выбирания швартовов и для других тяжелых работ по тяге тросов и цепей.

ШТАГИ — снасти стоячего такелажа, расположенные в диаметральной плоскости и поддерживающие мачты, стеньги, рангоут.

ШТЕВНИ — особо прочные части корпуса, которыми заканчивается набор судна в носу и корме, то-есть форштевень и ахтерштевень.

ШТИЛЬ — затишье, безветрие. Если нет зыби, то море зеркальное. Парусные суда хода не имеют, руля не слушаются. По шкале Бофорта полный штиль — 0 баллов. Скорость ветра 0,0—0,5 метра в секунду.

ШУГА — рыхлые куски неправильной формы белесоватого цвета и смешанного характера. Образуется из сбитого в кучи под действием течения и волнения молодого льда различного вида — сала, блинчатого льда (лепешек), снежуры.

ШТОРМ — по шкале Бофорта ветер от 9 до 11 баллов со скоростью от 18,3 до 29,0 метра в секунду. Имеет три степени: шторм, сильный шторм, жестокий шторм. На берегу шторм производит значительные разрушения: вырывает с корнем деревья, срывает и повреждает крыши домов. На море подымаются высокие гороподобные волны с длинными ломающимися гребнями. Шум волн сливается в сплошной, все заглушающий грохот (рев моря).

ШТОРМ-ТРАП — в современном понимании — всякая веревочная лестница с деревянными ступеньками (балясинами), опущенная по наружному борту и служащая для влезания на судно и спуска с него.

ШТУРМАН — специалист командного состава, ведающий вопросами кораблевождения и маневрирования, в торговом флоте — помощник капитана, специалист по кораблевождению.

ЭКИПАЖ — личный состав, обслуживающий судно и управляющий им.

ЭЛЕКТРОЛАГ — электрический прибор, с помощью которого измеряется расстояние, пройденное судном, и его скорость.

ЭЛЛИПСОИД ВРАЩЕНИЯ — геометрическое тело, получающееся при вращении эллипса вокруг одной из его осей.

ЭХОЛОТ — лоты, устройство которых основано на измерении времени, потребного звуку, чтобы дойти от судна до морского дна, отразиться от последнего и вернуться на судно. Зная скорость распространения звука в воде, можно рассчитать и глубину моря под килем судна. Употребляется для измерения глубин.

ЮТ — надстройка в корме, идущая с борта до борта и обычно до самой кормовой оконечности судна. Существует еще название полуют, которое употребляется наравне с названием ют.

ЯЩИК КАНАТНЫЙ — помещение, в котором хранится на судне якорный канат (старое название якорной цепи).

ПРИЛОЖЕНИЕ

АСТРОНОМИЧЕСКИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЗА ВРЕМЯ ДРЕЙФА ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА „ГЕОРГИЙ СЕДОВ"

(с сентября 1938 года по январь 1940 года)

Дата	Широта[1]	Долгота[2]
	Сентябрь 1938 года	
2	83°11′,0	137°35′
5	06,0	—
10	21,8	138 05
13	25,6	140 20
15	26,0	141 00
17	29,5	142 16
22	56,5	141 30
24	55,0	140 28
28	84°12′,0	139 00
30	13,0	138 00
	Октябрь	
1	84°18′,0	136°40′
3	22,5	135 34
4	23,0	133 26
8	21,8	40
12	13,5	25
15	02,5	25
17	83°57′,5	20
19	57,2	03
24	84°18′,5	58
27	31,2	132°57′
28	31,9	23
30	33,0	131°13′
31	34,8	11
	Ноябрь	
2	84°39′,0	129°48′
3	47,0	128 50
4	51,2	37
4	53,2	25
5	56,0	14
6	56,8	40
6	57,5	12
7	85°00′,5	07
8	05,5	13
9	10,7	23
10	13,5	16
10	18,5	01
11	31,0	126°57′
12	33,8	127 22
13	85°36′,6	126 51
14	37,0	32
16	30,5	125°12′
16	28,0	37
18	25,0	127°01′
19	25,4	126 28
20	28,8	13
22	25,8	125°06′
23	27,5	08
24	27,5	14
25	28,5	124°55′
26	30,5	44

[1] Широта северная.
[2] Долгота восточная.

Дата	Широта	Долгота
27	30°,2′	25′
27	29,6	12
28	28,5	12
29	28,4	08
29	28,6	00
30	28,7	123°50′
	Декабрь	
1	85°29′,5	124°00′
2	28,3	125 39
3	22,8	126 48
5	18,5	129 01
6	08,9	131 42
8	84°57′,6	52
10	46,1	133°35′
11	42,0	134 25
12	41,7	52
13	37,5	137°25′
14	32,6	38
14	28,4	25
15	27,6	16
15	27,6	00
17	22,5	135°02′
19	25,2	133 17
21	25,0	57
22	29,8	05
23	29,1	132°48′
24	29,8	33
25	31,6	12
26	32,7	02
26	33,7	131°30′
27	36,7	130 48
28	37,6	40
28	39,0	28
29	39,5	17
29	40,5	06
30	41,7	129°15′
31	43,8	11
	Январь 1939 года	
1	84°46′,1	127°53′
2	45,5	126 53
3	44,7	24
3	44,5	05
4	42,6	125°54′
5	38,5	17
5	38,0	124°17′
6	38,3	11
7	40,0′	123°36′
7	40,5	23
8	39,5	18
8	35,8	24
9	34,0	15
10	33,9	18
10	35,0	15
11	37,5	122°45′
12	37,3	46
13	37,4	123°01′
14	40,5	10
14	40,7	17
15	41,5	20
16	46,3	124°16′
17	53,0	125 56
18	55,4	126 19
19	85°00′,0	17
20	05,0	00
21	06,8	125°31′
22	09,3	124 43
23	11,6	05
24	12,5	122°55′
25	13,0	36
26	14,0	17
26	15,5	31
27	19,7	123°15′
28	23,7	49
29	26,5	47
29	28,0	40
30	29,9	24
31	33,0	10
	Февраль	
1	85°36′,8	122°45′
2	39,9	05
4	41,7	121°39′
5	42,2	55
6	43,5	122°49′
7	45,0	51
8	45,5	44
9	48,9	11
10	50,4	121°31′
11	85°51′,3	120 50
13	51,4	47
14	53,1	33
15	53,4	35
16	53,8	36
16	54,9	29
17	56,7	13

Дата	Широта	Долгота
18	59′,1	119°59′
19	86°02′,0	15
21	03,6	118°42′
22	03,2	07
23	03,8	09
24	04,3	12
26	10,5	36
28	16,6	117°44′
	Март	
1	86°20′,0	117°03′
1	20,8	116 25
2	20,8	115 22
3	19,9	114 43
4	19,2	113 48
5	19,7	01
6	21,1	112°31′
7	21,2	10
8	22,4	111°34′
9	22,8	110 45
10	22,9	20
11	22,9	15
12	23,5	109°59′
13	23,6	29
14	25,2	108°44′
15	25,1	06
16	25,0	12
17	25,1	20
18	25,5	17
19	26,8	107°51′
20	26,3	04
22	34,7	108°46′
23	30,2	109 07
24	27,6	00
25	26,5	40
26	22,8	34
27	20,2	28
28	22,3	108°49′
29	22,5	10
30	22,2	107°33′
31	21,0	19
	Апрель	
1	86°16′,0	107°25′
3	19,0	106 07
5	17,0	101 17
6	14,5	99 37
7	13,5	97 27
8	13,0	06
9	08′,6	96°00′
10	03,2	95 39
10	10,8	06
11	15,0	93°28′
12	13,2	91 19
13	15,0	90 38
14	16,5	89 53
15	17,3	16
16	15,7	87°52′
17	11,5	86 59
18	08,0	85 53
19	07,0	31
20	06,5	51
21	08,3	20
22	09,1	04
23	10,5	84°56′
24	12,5	42
25	14,2	37
26	15,6	31
27	17,0	83°51′
28	18,4	04
29	20,5	82°22′
30	22,7	81 47
	Май	
1	86°22′,2	81°30′
2	17,2	30
4	14,0	22
7	02,8	82°13′
10	00,5	79 57
11	85°52′,5	80 10
12	45,0	79 43
13	43,5	32
14	41,3	30
15	40,0	17
16	37,0	10
17	35,0	78°10′
18	35,5	77 25
19	34,0	76 06
20	33,1	75 11
21	31,3	24
22	32,0	20
23	31,1	01
24	31,0	29
25	31,1	76°00′
27	28,5	30
29	30,2	77°22′
30	25,0	78 30

Дата	Широта	Долгота
	Июнь	
4	85°47′,0	73°02′
7	54,0	71 55
8	56,7	41
9	86°04′,2	27
10	07,9	00
12	14,8	68°22′
14	11,3	67 57
15	08,6	68 48
16	07,9	69 30
17	05,6	24
18	00,5	35
19	85°53′,8	68°57′
21	47,8	62
22	45,6	66°44′
23	45,3	65 59
25	46,6	63 54
27	34,5	62 10
28	24,7	63 24
29	24,7	05
30	24,2	62°46′
	Июль	
1	85°24′,0	62°24′
2	23,0	24
5	22,2	27
8	25,0	49
9	25,9	63°33′
10	28,3	41
11	31,0	18
12	31,9	15
13	32,8	12
14	33,2	62°47′
17	34,0	04
19	32,2	61°49′
20	32,6	62 28
21	32,5	46
22	33,1	63°08′
25	39,0	64 21
28	45,0	61 01
30	50,5	58 27
31	55,5	57 03
	Август	
3	86°02′,7	56°54′
4	03,2	40
6	01,2	57°23′
7	01,0	27
9	02′,5	56°58′
12	02,5	55 18
12	86°02′,7	55 06
15	12,0	51
16	12,8	56°03′
18	15,5	47
20	15,8	55°18′
21	14,6	54 27
22	13,4	09
23	14,7	53°52′
28	38,0	50 04
29	39,5	47 55
29	38,0	34
31	37,0	45°05′
	Сентябрь	
4	86°30′,0	43°15′
7	33,2	45 05
10	26,7	39 27
11	23,5	38 50
12	17,5	34
14	05,5	40°17′
15	00,9	21
16	85°59′,0	41°04′
20	59,0	40 50
23	50,2	33 40
25	43,9	10
27	43,1	10
28	39,9	32°42′
28	32,6	31 33
	Октябрь	
1	85°17′,5	30°28′
2	16,5	30
3	18,0	31°48′
7	25,2	28 50
9	17,8	29 08
10	09,2	04
12	84°57′,5	28°54′
14	51,1	48
14	46,8	54
15	43,0	28
16	42,3	08
17	38,9	27°36′
19	36,2	26 12
20	34,0	25 34
22	45,0	24 27
23	44,2	23 43

Дата	Широта	Долгота
26	36′,0	22°26′
26	33,8	26
27	32,8	16
28	84°32′,0	22°10′
29	37,5	21 12
30	35,6	20 26
30	35,2	23
31	37,4	19°56′
	Ноябрь	
1	84°38,5′	19°17′
2	36,8	18 58
4	34,1	17 57
5	31,2	20
5	29,9	16°56′
6	25,3	27
7	22,0	15°55′
8	18,7	16 08
9	15,0	20
10	13,4	13
11	08,7	15°20′
12	83°59,7′	14 54
13	56,7	35
14	53,6	40
15	53,8	15°01′
19	84°08,8′	10 21
20	05,2	06
22	00,7	9°24′
22	83°59′,2	02
23	53,3	8°16′
24	51,0	01
25	49,8	11
26	48,5	07
27	47,3	02
30	46,0	7°19′
	Декабрь	
1	83°40′,0	6°39′
2	38,0	30
3	35,0	11
4	31′,0	01′
5	25,1	5°59′
6	19,7	6 02
7	20,7	5 37
10	12,7	41
11	11,5	6°01′
12	07,0	05
13	01,7	09
14	82°57′,1	33
14	55,2	43
15	49,0	45
17	39,0	02
18	31,4	5°52′
19	27,6	40
20	22,2	37
21	13,5	06
22	07,8	10
23	05,0	09
24	01,7	4°51′
25	81°56′,4	29
26	46,8	31
27	36,5	40
28	29,4	24
29	23,5	34
30	21,7	34
31	15,4	16
	Январь 1940 года	
1	81°06′,0	3°09′
2	01,9	13
3	80°56′,0	10
4	48,0	2°57′
5	48,0	1 48
6	49,5	2 10
7	44,6	1 58
7	44,5	2 00
8	46,4	2 28
10	81°11′,4	3 49
11	06,7	3 50
15	80°18′,0	1 30

СОДЕРЖАНИЕ

От научного редактора 7

В ПЛЕНУ У ЛЬДОВ

Корабли идут на восток 31
Итак, остаемся на зимовку 56
Школа труда и настойчивости 69
Самолеты находят караван 96
Лагерь тридцати трех 120
«Седов» остался один 138

ЧЕРЕЗ БЕЛЫЕ ПЯТНА

Накануне второй полярной ночи 157
Единоборство со льдами 179
Пятнадцать исследователей 200
Голос родины 215
На север 228
Месяц авралов 246
Наши будни 260

В НЕИЗВЕДАННЫХ ШИРОТАХ

Новый год — новые тревоги 278
Мы остаемся на корабле до конца дрейфа 295
Мобилизация резервов 309
Как мы нащупали дно океана 321
Весна за 86-й параллелью 342
Оглядываясь на пройденный путь 364
«Седов» готовится к навигации 378

ПОСЛЕДНЯЯ ЗИМОВКА

В 370 километрах от полюса 400
Третья зима во льдах 419
Льды снова приходят в движение 441
В Гренландском море 459
Последние мили 475
К родным берегам 493

Словарь некоторых специальных слов и определений, встречающихся в книге 520

Приложение. Астрономические определения за время дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов» 539

Оформление В. Бродского

Редактор В. Трисвятская *Худож. редактор В. Плешко*
Техн. редактор Э. Макарова

А03391 Подп. к печ. 12/V 1950 г. Бумага 60×92 1/16=17 бум. л.—34 печ. л. + 3 накидки и 1 вклейка (35,5 уч.-изд. л.) Тираж 75 000. Массовое издание. 2-й завод — 30 000. Заказ 2055 Цена 16 р.

Типография «Красное знамя» изд-ва «Молодая гвардия». Москва, Сущевская, 21.

БИБЛИОТЕКА
Г. ШВМС СССР

Сидорчук Василь

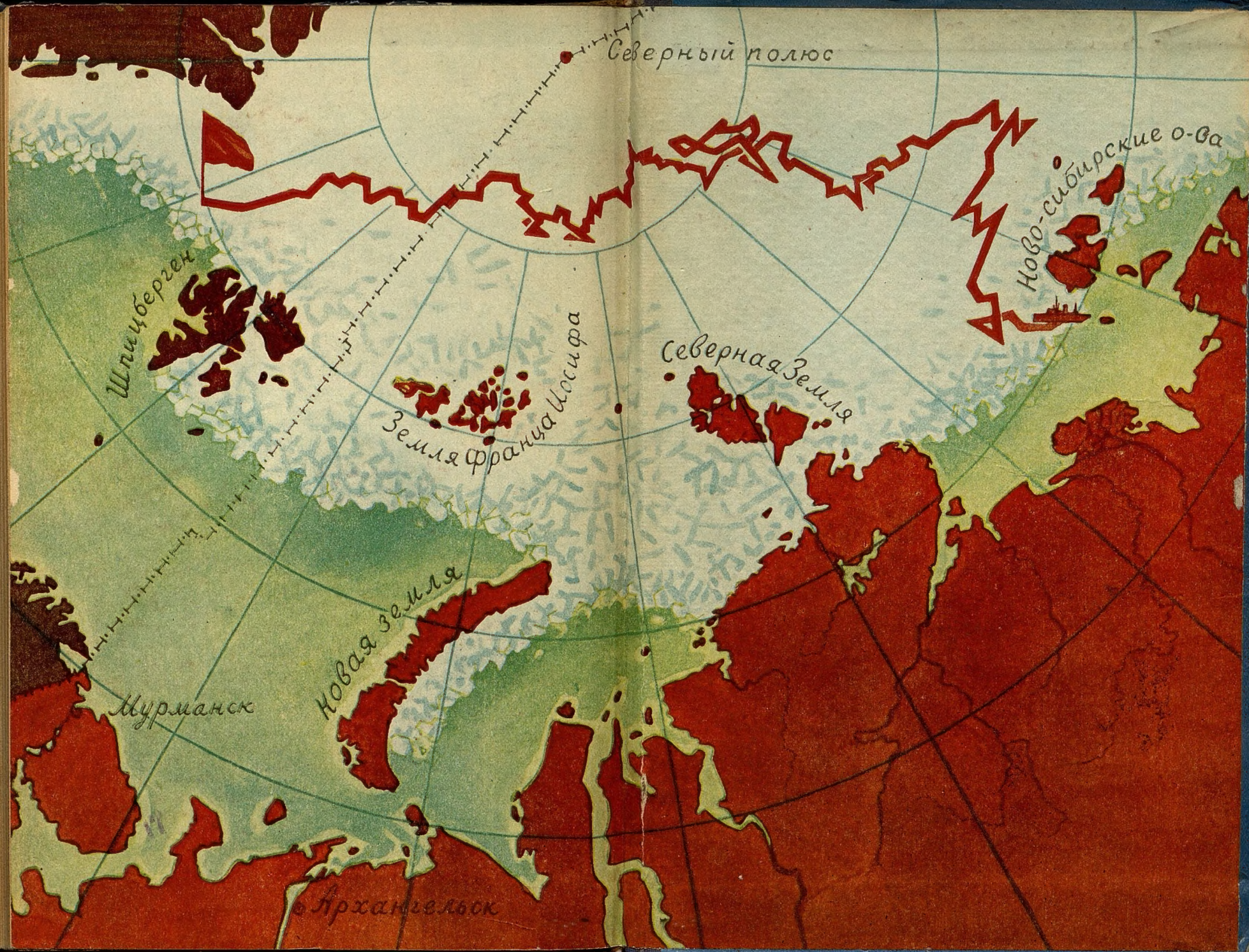
Азербайджан

10000 р.

3х Прапор

3 серп

2 молот


Северный полюс
Ново-сибирские о-ва
Шпицберген
Земля Франца Иосифа
Северная Земля
Новая земля
Мурманск
Архангельск

Цена 16 руб.

Молодая гвардия – 1950